PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37600



WITAMY w ŁODZI

ISKIERKA

An-32 w Polsce

32 ● (1811) ● 1986-08-10

CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA



III SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA EUROPY W LATANIU PRECYZYJNYM
3rd EUROPEAN PRECISION FLYING CHAMPIONSHIPS



PZL-104 Wilga. Na tym typie samolotu polscy piloci zdobyli 21 medali mistrzostw świata i Europy, rajdowych i w lataniu precyzyjnym. Wilgi wystartują także w Łodzi, w III Samolotowych Mistrzostwach Europy w Lataniu Precyzyjnym, a latać na nich będą nie tylko Polacy, ale także reprezentanci innych państw.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

Z LOTU PO KRAJU

DC-3 ODYSSEY '86 W WARSZAWIE

W międzynarodowym porcie lotniczym w Warszawie na Okęciu lądował 19 lipca br. kanadyjski samolot DC-3 towarzystwa Odyssey, odbywający przelot dookoła świata dla upamiętnienia 50-lecia wejścia do eksploatacji tego typu samolotu i czynnej teraz w Vancouver Wystawy Światowej. DC-3 o znakach rejestracyjnych CF-GXW, bogato zdobiony napisami reklamowymi i nawet autografami, wzbudził na Okęciu zrozumiałe zainteresowanie. Jego wieloosobową załogę z dowódcą kpt. **Kenem Olsonem** powitał na lotnisku ambasador Kanady w Warszawie — **Alan P. McLaine**. Obecni byli: dyrektor generalny lotnictwa cywilnego — gen. bryg. pil. **dr Józef Sobieraj** i dyrektor PLL LOT — gen. bryg. pil. **dr Józef Kowalski**.

Po starcie 10 czerwca br. z Vancouver w Kanadzie trasa lotu DC-3 Odyssey'86 prowadziła m.in. przez USA, Nową Kaledonię, Australię, Papuę—Nową Gwineę, Japonię, ChRL, Filipiny, Singapur, Tajlandię, Birmę, Nepal, Indie, Pakistan, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Arabię Saudyjską, Egipt — do Europy: Ateny, Rzym, Praga i Warszawa, dokąd na samolocie wylatano od startu 130 godzin. 20 lipca kanadyjski DC-3 odleciał do Oslo. Powrót do Vancouver spodziewany jest około 10 sierpnia br.

Obszerniej o przelocie dookoła świata i samolocie DC-3 napiszemy w następnym numerze.

ZAKUP L-410 UVP E

Urząd Morski w Gdyni wprowadzi do użytku w br. zakupiony w Czechosłowacji turbośmigłowy samolot Turbolet L-410 UVP E. Jest to wersja z ekonomicznymi silnikami i 5-łopatowymi śmigłami. Samolot będzie przeznaczony do patrolowania akwenu Bałtyku Południowego, a zwłaszcza do ochrony środowiska naturalnego, wykrywania zanieczyszczeń, a także do akcji poszukiwawczej rozbitków i uszkodzonych jednostek pływających. Samolot zostanie bogato wyposażony w urządzenia elektroniczne, radar i różne czujniki.

SREBRNY MEDAL MODELARZY

Z mistrzostw świata modeli makiet wróciła polska ekipa. Nasi reprezentanci przywieźli z Oslo piękny sukces, jakim jest tytuł drużynowego wicemistrza świata w klasie modeli makiet na uwięzi. Polacy przegrali jedynie z zawodnikami ZSRR. Blisko podium był **Marian Kazirod**, który indywidualnie uplasował się na 4 miejscu. Trzy czołowe lokaty zajęli modelarze ZSRR.

O BŁĘKITNĄ WSTĘGĘ ODRY

We Wrocławiu odbyły się w lipcu XII Międzynarodowe Zawody Spadochronowe O Błękitną Wstęgę Odry, zorganizowane przez Aeroklub Wrocławski z okazji Święta Odrodzenia Polski. W zawodach uczestniczyło ponad 50 skoczków spadochronowych z Francji, Bułgarii, Austrii, Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, a także czołówka krajowa.

Wyniki indywidualne. Celność lądowania: 1. **Dimitr Rostislarow** (Warna) — 0,09 m; 2. **Jarosław Sadlek** (A. Opolski) — 0,11 m; 3. **Krzysztof Janus** (A. Gliwicki) — 0,15 m. Akrobacja spadochronowa: 1. **Pierre-Yves Gravier** (Strasburg) — 14,4 s; 2. **Francis Bassette** (Strasburg) — 15,1 s; 3. **Rostislarow** — 16,4 s. Ogólna klasyfikacja: 1. **Rostislarow** — 4 pkt.; 2. **Lionel Chambon** (Strasburg) — 8 pkt.; 3. **Gravier** (Strasburg) — 9 pkt.

Klasyfikacja grupowa. Skoki na celność lądowania: 1. Strasburg — 2,90 m; 2. Warna — 4,68 m; 3. A. Gliwicki — 4,80 m. Akrobacja spadochronowa: 1. Strasburg — 47 s; 2. Warna — 56,6 s; 3. A. Gliwicki — 65,7 s. Klasyfikacja ogólna: 1. Strasburg — 3 pkt.; 2. Warna — 4 pkt.; 3. A. Gliwicki — 6 pkt.

MISTRZOSTWA MODELARZY W MIELCU

W Mielcu rozegrano 51. Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych (klasy F3B). W klasie modelarzy-seniorów 1 miejsce zdobył **Cezary Zdrojkowski** z Aeroklubu Warszawskiego, drugi był **Krzysztof Jasiński** z Aeroklubu Łódzkiego, a trzeci **Wojciech Szumiński** z Aeroklubu Gliwickiego. Wśród juniorów pierwszy był **Jacek Bauer** z Aeroklubu Kujawskiego, a drugi **Igor Miłoszewski** z Aeroklubu Szczecińskiego.

FESTYN W DRZONKOWIE

Wielki festyn w Drzonkowie k. Zielonej Góry z okazji Święta Odrodzenia i Dnia Prasy Ziemi Lubuskiej uświetniły 21 lipca br. ekspozycje i pokazy lotnicze. Liczni widzowie oglądali m.in. wystawiony szybowiec oraz pokazy lotnicze w wykonaniu pilotów samolotowych i spadochroniarzy Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Natomiast zaproszeni z Aeroklubu Leszczyńskiego piloci balonowi demonstrowali na ziemi i w powietrzu balon na ogrzane powietrze SP-BZI „Kościuszko".

WYROK W SPRAWIE NIETRZEŹWEJ ZAŁOGI SAMOLOTU LOTU

Sąd Rejonowy w Wolsztynie (woj. zielonogórskie) skazał pilotów LOTU: **Bogdana B.** i **Janusza B.** oraz mechanika pokładowego **Jana Stanisława R.** na karę po 8 miesięcy pozbawienia wolności i zakaz wykonywania zawodu przez 3 lata.

17 lipca br. funkcjonariusze MO portu lotniczego w Babimoście (woj. zielonogórskie) zatrzymali wyżej wymienionych członków załogi samolotu, mającego odbyć lot z Zielonej Góry przez Poznań do Warszawy, w związku z podejrzeniem, iż znajdują się oni w stanie nietrzeźwym. Badanie krwi potwierdziło to podejrzenie.

Opinię publiczną zbulwersowała ta wiadomość. Incydent spotkał się z powszechnym potępieniem pracowników LOTU, a zwłaszcza personelu latającego.

Omówieniu tego przypadku poświęcono 23 lipca br. specjalną naradę partyjno-służbową. Niezależnie od sankcji sądowych winni ponieśli surowe kary w przedsiębiorstwie. Kierownictwo PLL LOT zwolniło dyscyplinarnie z pracy skazanych trzech członków załogi, a organizacja partyjna — dwie spośród tych osób, należące do PZPR, skreśliła z listy członków partii. Postanowiono również, że konsekwencje poniosą osoby odpowiedzialne w przedsiębiorstwie za proces wychowania i przygotowania zawodowego personelu latającego.

WYDAWNICTWA

SIERGIEJ USZAKOW — **LOTNICY DALEKIEGO ZASIĘGU**. Przełożył z rosyjskiego **Ludwik Hofman**. Wydawnictwo MON — 1986. Str. 296, cena 210 zł, nakład 20 000 + 280 egz. Obwolutę, okładkę i stronę tytułową projektował **Grzegorz Niewczas**.

ZMARŁ

18 lipca 1986, w wieku 57 lat, **MARIAN MYSZKOWSKI**, wieloletni pracownik Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, od 1952 zawiadowca lotniska w Lesznie Wlkp.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- NOWA GENERACJA SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH RWPG
- MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE (STANDARD) W CWL
- LOTNIE JAK SZYBOWCE
- DC-3 DAKOTA NA OKĘCIU
- RADZIECKIE LOTNICTWO MORSKIE

CO PISZĄ INNI

„ŻYCIE LITERACKIE"

Krakowski tygodnik zaanonsował w nr. 29 już nad winietą tytułową, że dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc mówi i pisze dla „Życia Literackiego". Rozmowę z generałem przeprowadziła Grażyna Banaszkiewicz, nosi ona tytuł „Buty siedmiomilowe", co wzięte zostało z tekstu wypowiedzi generała, że „po prostu współczesne lotnictwo to prawdziwe siedmiomilowe buty". Generał mówi ponadto, że prócz specjalistycznych artykułów, pisuje małe opowiadania. Jedno z nich pt. „Jak ryby...", które wbrew tytułowi jest o tematyce lotniczej, drukuje tygodnik na tej samej stronie. Dowiadujemy się również, że gen. Krawczyc robi liczne notatki, zbiera różne materiały i myśli, że po przejściu na emeryturę popełni tę jedną w życiu książkę, coś takiego dla młodych pilotów.

„ŻOŁNIERZ WOLNOŚCI"

Pod tytułem „Gdy niewielu czyni tak wiele..." gazeta codzienna Wojska Polskiego publikuje w nr. 168 rozmowę płk. Zdzisława Janosia z ambasadorem PRL w Addis Abebie, Andrzejem Konopackim. Jej treścią jest m.in. praca kolejnej, trzeciej już 25-osobowej zmiany Polskiej Lotniczej (Śmigłowcowej) Eskadry Pomocy Etiopii, która 19 czerwca br. odleciała samolotem LOTU do Addis Abeby. Ambasador mówi, że III zmiana polskich lotników wojskowych przyjęta została w Etiopii serdecznie i z uznaniem i na dowód tego cytuje fragment informacji zamieszczonej następnego dnia w prasie etiopskiej:

„25 polskich lotników przyleciało dzisiaj, aby pełnić służbę w transporcie, w celu udzielenia pomocy ofiarom suszy w Etiopii. Piloci i technicy III Zmiany Polskiej Lotniczej Eskadry Pomocy Etiopii będą pracowali 6 miesięcy — jako wyraz przyjaźni i solidarności między narodami socjalistycznej Etiopii i Polski. Lotnicy polscy będą uczestniczyli w operacji dostarczenia żywności do niedostępnych regionów, a także będą pomagali tam w dystrybucji leków. Ten solidarnościowy wysiłek potwierdza raz jeszcze, że Polska zdecydowanie stoi po stronie narodu etiopskiego i wykona swój proletariacki obowiązek kontynuowania pomocy w usuwaniu skutków suszy i głodu w Etiopii."

Z dalszej części rozmowy dowiadujemy się, o czym informuje ambasador, że Związek Radziecki do końca bieżącego roku pozostawia do dyspozycji władz etiopskich 300 ciężarówek wraz z kierowcami, 12 samolotów transportowych An-12 i 24 śmigłowce Mi-8. Polska — nadal udzielać będzie zaprzyjaźnionej Etiopii pomocy przez działanie eskadry śmigłowców. Także NRD przedłużyła pobyt swoich dwóch samolotów An-26, które wożą ziarno siewne z portu Asab.

Zadania logistyczne, postawione przed III zmianą polskiej eskadry, dowodzoną obecnie przez płk. dypl. pil. Józefa Gomółkę, w zasadzie nie odbiegają od tego, co robili poprzednicy. Z tym może, że obecnie działają oni w znacznie trudniejszych warunkach atmosferycznych, spowodowanych porą deszczową. Chmury wiszą na szczytach gór otaczających Addis Abebę, gdzie stacjonuje eskadra. Śmigłowce muszą więc wychodzić ponad 3500 metrów. Chmury gromadzą się też w licznych głębokich (1,5—2 km) kanionach, które znajdują się na trasie dolotu do rejonu zadań. Rejon przydzielony polskiej eskadrze nazywa się Merhebete (północna część prowincji Shoa) i obejmuje obszar 120 na 80 km. Bardzo pocięty, właściwie niedostępny drogą lądową. Składa się z wielu tzw. amb — wysokich płaskowzgórzy, odciętych ze wszystkich stron blisko dwukilometrowymi urwiskami. Z bazy wypadowej dwa śmigłowce rozwożą ziarno do siedzib ludzkich, niedostępnych inną drogą. Startują wcześnie rano, wtedy jest nieco chłodniej. Załogi wykonują po 14—15 rund dziennie, przewożąc ponad 50 ton ziarna plus lekarstwa. Trzeci śmigłowiec wykorzystywany jest do wszystkich innych misji: rozpoznania nowych „kieszeni głodu", dowożenia służby medycznej, mleka w proszku, ewakuacji chorych.

„PRZEGLĄD TYGODNIOWY"

W nr. 27 przeczytaliśmy interesującą rozmowę Andrzeja Krzyżewskiego z dyrektorem Zakładu Usług Agrolotniczych WSK PZL Warszawa-Okęcie mgr. pil. Ryszardem Leją, o całokształcie prac dynamicznie rozwijającego się zakładu, znanego zresztą dobrze naszym czytelnikom. Istotny fragment z końcowej części rozmowy. Na pytanie: „Kim dziś czuje się Pan bardziej: pilotem czy dyrektorem?" — dyr. Leja odpowiada: „Zdecydowanie bardziej dyrektorem. Pilot musi myśleć tak daleko, jak daleki jest zasięg samolotu, którym leci. Dyrektor firmy z kolei powinien myśleć przynajmniej tak daleko, jak długo chce w tym przedsiębiorstwie pracować. Ja zaś chciałbym być zatrudniony w ZUA przynajmniej do emerytury i to tak, aby opłacało mi się pracować w tym zakładzie. Podobne życzenie składam zawsze pilotom wyjeżdżającym na zagraniczne kontrakty. Życzę im, żeby dobrze zarobili i żeby z zarobionymi pieniędzmi wrócili do domów. Zarobi zaś dobry pilot, a do domu wróci mądry. I takich pracowników właśnie nam potrzeba."

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **WĘGRY.** W dniach 7—20 lipca w Gyongyos na Węgrzech odbyły się Lotniowe Mistrzostwa Europy; startowało 85 zawodników z 22 krajów. 1 miejsce zajął John Pendry (W. Brytania) — 5665 pkt., 2. Robert Calvert (W. Brytania) — 5491 pkt., 3. Gerard Thevenot (Francja) — 5093 pkt. Miejsca Polaków: 62. Krzysztof Grzyb — 1636 pkt. 67. Zbigniew Hańderek — 1500 pkt., 73. Zbigniew Zalewski — 871 pkt. i 76. Henryk Cieślar — 357 pkt. Zespołowo zwyciężyła Wielka Brytania, 2. miejsce zajęła Austria i 3. RFN. Polska znalazła się na 18. miejscu. Największą odległość przebył R. Calvert — 136,5 km. Z Polaków najdłuższy przelot wykonał K. Grzyb — 73,9 km na lotni Stratus E-3.

● **JAPONIA.** W Zatoce Osaka, na sztucznej wyspie o powierzchni 500 ha, ma zostać wybudowane nowe międzynarodowe lotnisko, którego koszt szacuje się na ponad 5 mld dolarów, z czego blisko połowę pochłonie budowa sztucznej wyspy. Całością prac tego wielkiego przedsięwzięcia, które określa się japońskim projektem stulecia, ma kierować nowo utworzone przedsiębiorstwo The Kansai International Airport Co. Nowe lotnisko „na morzu" połączy ze stałym lądem specjalny most drogowo-kolejowy. Rozpoczęcie prac w bieżącym roku, w 1993 nowy port lotniczy ma przyjmować pierwsze samoloty.

● **RFN.** Począwszy od 1987 Lufthansa, we współpracy ze Swissair i lotnictwem wojskowym RFN, wprowadza w życie w swej szkole pilotów komunikacyjnych w Bremie nowy program szkolenia pilotów liniowych, celem lepszego przygotowania ich do zadań na samolotach nowej generacji A.310 i F.100. Szkolenie prowadzone będzie na nowoczesnych samolotach turbośmigłowych Cheyenne III i symulatorach lotu tego samego typu. Program szkolenia przewiduje zmniejszenie liczby godzin lotu z 215 do 170.

● **ZSRR.** W oparciu o spadochron PO-9 „skonstruowano i wprowadzono do produkcji seryjnej nowy typ spadochronu Leśnik-3, o większej powierzchni nośnej, który przeznaczony jest do skoków dla strażaków powietrznych, w trudnych warunkach atmosferycznych, przy prędkości wiatru aż do 10 m/s.

● **WŁOCHY.** Towarzystwo Alitalia zmuszone zostało do ograniczenia przewozów, o 6 rejsów tygodniowo mniej, na swych liniach z Nowego Jorku, Chicago, Bostonu i Los Angeles, ponieważ spadła wyraźnie frekwencja turystów amerykańskich podróżujących drogą lotniczą do Włoch; w maju o 25% a w czerwcu o 27% w stosunku do analogicznego okresu 1985. Oblicza się, że w bieżącym roku liczba amerykańskich turystów we Włoszech spadnie o ok. 2 mln, co tłumaczy się groźbą terroryzmu oraz wielką akcją w USA nawołującą Amerykanów, aby tego lata pozostali w domu.

● **TURCJA/BUŁGARIA.** Władze przetrzymały przez 4 dni (1986-07-20—24) na lotnisku w Stambule samolot pasażerski Tu-154 bułgarskich linii lotniczych Bałkan. Pretekstem do tej akcji było zasądzenie przez sąd turecki zawyżonego, niezgodnego z przepisami międzynarodowymi, odszkodowania dla wdowy po obywatelu tureckim, który zginął w 1984 w katastrofie samolotu Bałkan. Bułgarska agencja BTA stwierdziła, iż zatrzymanie samolotu było bezprawnym i nieprzyjaznym aktem władz tureckich wobec Bułgarii.

● **TAJLANDIA.** Lotnictwo wojskowe ma zakupić w USA 4 śmigłowce typu Cobra, wyposażone w broń przeciwczołgową, części zapasowe do tych śmigłowców oraz inny sprzęt wojskowy. Wartość kontraktu wyniesie 45 mln dolarów.

● **PAKISTAN.** Lotnictwo wojskowe mające na stanie 40 myśliwców bombardujących F-16 zakupi w USA na dogodnych warunkach 12 dalszych tego typu maszyn.

● **CZECHOSŁOWACJA.** Na lotnisku w Brnie, którego port lotniczy służy komunikacji mieszanej, stałej wewnętrznej i sezonowej międzynarodowej z okazji targów, otwarto nowy obiekt dworca lotniczego.

● **WIELKA BRYTANIA.** Znany producent balonów, firma Cameron w Bristolu zbudowała dotychczas i sprzedała do wielu krajów świata ponad 1200 balonów na ogrzane powietrze. Sporo z nich, zgodnie z zamówieniami, miało różne wymyślne kształty, m.in. minaretu, zamku, sfinksa, słonia, samochodu. Ostatnio szwajcarska wytwórnia zegarków Swatch zakupiła w Cameronie trzy balony reklamowe o kształcie i podobiźnie tarczy zegarka Swatch Quartz z których każdy ma wysokość ok. 39 m.

● **INDIE.** Linie lotnicze India Airlines zamówiły 19 i złożyły opcję na dalszych 12 aerobusów typu A.320.



WITAMY w ŁODZI

W Łodzi, na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego na Lublinku, w dniach 10—17 sierpnia 1986 odbędą się III Samolotowe Mistrzostwa Europy w Lataniu Precyzyjnym. Udział w imprezie zapowiedziało około 60 najlepszych pilotów Europy z: Austrii, Czechosłowacji, Danii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Jugosławii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Norwegii, Polski, Szwajcarii, Szwecji, Węgier i Wielkiej Brytanii. Obrońcą tytułu mistrza Europy jest najbardziej utytułowany polski pilot, Krzysztof Lenartowicz. W Łodzi wystartują ponadto tak znani piloci jak mistrz świata Polak Wacław Nycz, były mistrz świata i wicemistrz Europy Szwed Jan-Olof Friskman, były mistrz świata Szwed Arne Nylen, brązowi medaliści mistrzostw świata i Europy w lataniu precyzyjnym Austriak Otto Bauer oraz Polacy Janusz Darocha i Witold Świadek oraz wielu innych, bardzo dobrych zawodników.

Do faworytów zaliczani są Skandynawowie i Polacy. Wysoko notowani są reprezentanci CSRS, Szwajcarii, Irlandii, Austrii, ale na niespodziankę stać także reprezentantów innych państw.

Polacy przygotowywali się do mistrzostw w Łodzi bardzo starannie, na obozach treningowych i podczas startów zawodniczych w kraju i za granicą. Czy to wystarczy, by odnieść sukces w Łodzi, przekonamy się w ciągu najbliższych dni. Trener kadry narodowej Andrzej Osowski jest optymistą, a w ekipie polskiej panuje dobry nastrój. Wierzymy, że każdy z piątki naszych reprezentantów zaprezentuje pełnię swych sportowych umiejętności, czego efektem będą medale, których serdecznie życzymy naszym pilotom.

Polacy jak również kilku reprezentantów innych państw startować będą na polskich samolotach PZL-104 Wilga. W Łodzi spodziewany jest także start samolotów typu Cessna, Piper, Robin, Zlin i innych. Zawodnicy zagraniczni mogą wypożyczyć w Łodzi takie samoloty jak Wilga i Koliber oraz Zliny — 42M i 142.

Łącznie w mistrzostwach uczestniczyć będzie około 200 osób (zawodnicy oraz osoby pełniące funkcje i towarzyszące). Ich miejscem zakwaterowania będzie Hotel ŚWIATOWIT w Łodzi, Aleja Kościuszki 68.

KONKURENCJE

Przypomnijmy krótko podstawowe zasady rozgrywania mistrzostw, zatwierdzone przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI). W mistrzostwach startują piloci — solo — na samolotach jednosilnikowych o minimalnej masie 300 kg. Zespół narodowy może liczyć pięciu pilotów. O wyniku zespołowym decyduje suma dwóch czołowych pilotów ekipy, ale medale otrzymuje cała drużyna. Planuje się, iż w mistrzostwach rozegrane będą dwie konkurencje nawigacyjne, z których każda składa się z prób: planowania lotu, nawigacyjnej i obserwacji specjalnej. Na trzecią konkurencję złożą się cztery próby lądowań: normalnego, pozorowanego przymusowego, pozorowanego przymusowego bez użycia klap i znad przeszkody.

Plan lotu, jeszcze na ziemi, zawodnicy wykonują przy pomocy zwykłych, ręcznych urządzeń obliczeniowych. Celem próby nawigacyjnej jest sprawdzenie umiejętności zawodnika w zakresie precyzyjnej nawigacji w bardzo ściśle określonym czasie (wymagany jest lot na wytyczonej trasie, wysokości i prędkości względem ziemi). Wszelkie nawigacyjne pomoce radiowe i radarowe oraz autopilot muszą być zaplombowane.

Celem próby obserwacji specjalnej jest sprawdzenie umiejętności pilota w zakresie prowadzenia poprawnej obserwacji podczas skomplikowanego lotu nawigacyjnego, gdy pilot jest sam na pokładzie. Próba obejmuje identyfikację płóciennych znaków i celów fotograficznych wzdłuż trasy, które należy zaznaczyć dokładnie na mapie. Długość konkurencji nawigacyjnych: 130—185 km.

Lądowania wykonywane są wewnątrz oznakowanego pasa o szerokości 12 m i długości 150 m. Najwyżej oceniane jest lądowanie na poprzecznej linii centralnej.

Każda odchyłka, błąd lub niewykonanie któregokolwiek zadania powodują punkty karne. Wygrywa ten, kto ma takich punktów najmniej.

KIEROWNICTWO MISTRZOSTW

W skład międzynarodowego jury wchodzą: Swan Hugosson (Szwecja) — przewodniczący oraz David Hamilton (Wielka Brytania) i Peter Hircel (Szwajcaria). Sędzią głównym jest Peter Costello (Irlandia), a dyrektorem mistrzostw — Wacław Musiał (Polska).

ORGANIZATORZY

Wielomiesięcznymi przygotowaniami do mistrzostw Europy w Łodzi kierował 38-osobowy Komitet Organizacyjny, któremu przewodniczył I sekretarz Komitetu Łódzkiego PZPR, Józef Niewiadomski. Wiceprzewodniczącymi komitetu byli: Mieczysław Serwiński — przewodniczący Rady Narodowej m. Łodzi, Jarosław Pietrzyk — prezydent m. Łodzi i Andrzej Hampel — naczelny redaktor Łódzkiego Ośrodka Telewizji Polskiej, a sekretarzem — Wacław Musiał, członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, prezes Aeroklubu Łódzkiego.

Przygotowania to kompleks prac, przede wszystkim inwestycyjno-budowlanych na lotnisku Lublinek. Podkreślić tu należy duży udział środków przyznanych przez Radę Narodową m. Łodzi. Dużej pomocy udzielili także prezydent miasta i władze dzielnicy Łódź Górna. Licząca się była również pomoc innych, zwłaszcza dzielnic Widzew i Polesie.

Wszyscy wydatnie wsparli wysiłek finansowy i organizacyjny Aeroklubu PRL i Aeroklubu Łódzkiego.

W zakresie propagandy opracowano i wydano m.in. folder mistrzostw (obszerne informacje o Łodzi, historii lotnictwa polskiego, Aeroklubie PRL i Aeroklubie Łódzkim itp.) oraz liczne inne okolicznościowe wydawnictwa i pamiątki, które będzie można nabyć podczas mistrzostw.

Sprawami bytowymi (zakwaterowanie — wyżywienie) zajmuje się Przedsiębiorstwo Turystyczne „Łódź".

Wiele starań wymagało przygotowanie mistrzostw pod względem lotniczo-sportowym.

Komitet Organizacyjny Mistrzostw wspierał Aeroklub PRL.

Wspomniane i wszystkie inne prace wymagały wiele serdecznego, często społecznego zaangażowania i ogromnego wysiłku oraz sporo środków. Organizatorzy liczą jednak, iż wpływy z mistrzostw pokryją liczne wydatki a rozbudowa zaplecza Aeroklubu Łódzkiego — Ośrodka Szkolenia Lotniczego dobrze służyć będzie w przyszłości sportowi lotniczemu i obronności kraju, lotniczej młodzieży i społeczeństwu.

Witając w Łodzi wszystkich uczestników III Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym, życzymy im sukcesów w sportowej rywalizacji i jak najmilszego pobytu w gościnnej, robotniczej Łodzi, a gościom zagranicznym dodatkowo niezapomnianych, jak najlepszych wrażeń z Polski.

HENRYK KUCHARSKI

SERDECZNIE WITAMY

III Samolotowe Mistrzostwa Europy w Lataniu Precyzyjnym w Łodzi są wielkim wydarzeniem nie tylko o charakterze sportowym, ale także o dużym wydźwięku społecznym i propagandowym. Zaszczyt organizacji tych mistrzostw w naszym włókienniczym mieście przypadł nam w udziale przede wszystkim dzięki doskonałym wynikom uzyskiwanym w mistrzostwach świata i Europy w lataniu precyzyjnym przez lotników sportowych Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W imieniu władz politycznych i administracyjnych Łodzi oraz Komitetu Organizacyjnego Mistrzostw, składam wyrazy podziękowania Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) za zlokalizowanie tej imprezy w Polsce, a Aeroklubowi PRL — za usytuowanie jej w Aeroklubie Łódzkim.

Zgodnie z przyjętym w naszym kraju zwyczajem, serdecznie będziemy gościć ekipy pilotów sportowych z zagranicy wraz z osobami towarzyszącymi. Zapewnimy im tu warunki pobytu na miarę optymalnych możliwości naszego miasta i kraju. Przygotowaliśmy do tych mistrzostw nie tylko lotnisko Aeroklubu Łódzkiego, na którym odbędą się konkurencje sportowe, ale także bazę kwaterunkową i żywieniową oraz program turystyczno-rekreacyjny, tak by po intensywnym treningu można było należycie odpocząć.

Serdecznie witamy.

Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego
III Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym
JÓZEF NIEWIADOMSKI
I sekretarz Komitetu Łódzkiego PZPR

KRÓTKA HISTORIA SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA I EUROPY W LATANIU PRECYZYJNYM

MISTRZOSTWA ŚWIATA:

I — 1975, Gävle (Szwecja): 1. Jan-Olof Friskman (Szwecja), 2. Auve Caspersen (Norwegia), 3. H. Gunnarsen (Szwecja). Zespołowo: 1. Szwecja, 2. Norwegia, 3. Finlandia.

II — 1977, Wels (Austria): 1. Tomas Krave (Szwecja), 2. James Lafferty (USA), 3. Otto Bauer (Austria). Zespołowo: 1. Szwecja, **2. Polska,** 3. Austria.

III — 1979, Montreal (Kanada): 1. Arne Nylen (Szwecja), 2. Alfred Luckerbauer (Austria), 3. Heimo Nieminen (Finlandia). Zespołowo: 1. Szwecja, 2. Finlandia, 3. Austria.

IV — 1981, Nottingham (Wielka Brytania): 1. Tomas Krave (Szwecja), **2. Krzysztof Lenartowicz (Polska), 3. Edward Popiołek (Polska).** Zespołowo: 1. Szwecja, **2. Polska,** 3. Austria.

V — 1983, Skien (Norwegia): 1. Krzysztof Lenartowicz (Polska), 2. Jan Baran (Polska), 3. Arne Nylen (Szwecja). Zespołowo: **1. Polska,** 2. Szwecja, 3. Norwegia.

VI — 1985, Kissimmee (USA): 1. Wacław Nycz (Polska), 2. Jan-Olof Friskman (Szwecja), **3. Janusz Dorocha (Polska).** Zespołowo: **1. Polska,** 2. Szwecja, 3. Finlandia.

MISTRZOSTWA EUROPY:

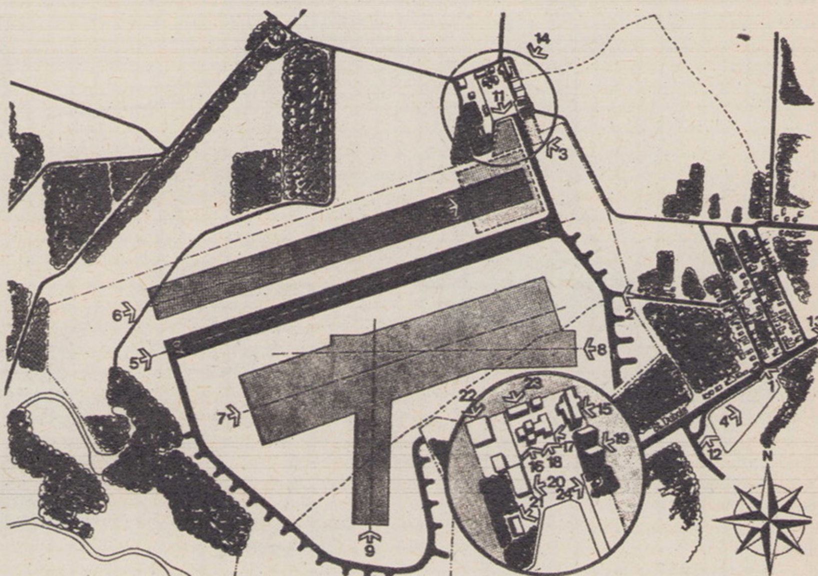
I — 1982, Oestersund (Szwecja): 1. Krzysztof Lenartowicz (Polska), 2. Jan-Olof Friskman (Szwecja), 3. Graham Rutson (Wielka Brytania). Zespołowo: 1. Szwecja, **2. Polska,** 3. Wielka Brytania.

II — 1984, Dublin (Irlandia): 1. Krzysztof Lenartowicz (Polska), 2. Akai Soukos (Finlandia), **3. Witold Świadek (Polska). Zespołowo: 1. Polska,** 2. Szwecja, 3. Szwajcaria.

III — 1986, Łódź (Polska): ???

PROGRAM MISTRZOSTW

10 sierpnia — przylot ekip zagranicznych
10—12 sierpnia — trening obowiązkowy zawodników i sędziów
12 sierpnia, 17:00 — ceremonia oficjalnego otwarcia mistrzostw na stadionie Chojeńskiego Klubu Sportowego w Łodzi, przy ulicy Kosynierów Gdyńskich 4. Przewidziane są m.in. pokazy lotnicze i występy artystyczne.
13—14 sierpnia, 09:30—17:00 — konkurencje nawigacyjne
15 sierpnia, 08:30—18:30 — konkurencja lądowań
16 sierpnia — dzień rezerwowy
— od 12:00 — wystawa sprzętu lotniczego
— 14:00 — pokazy lotnicze
— wieczorem — uroczystość zamknięcia mistrzostw
18 sierpnia, od 10:00 — odloty ekip



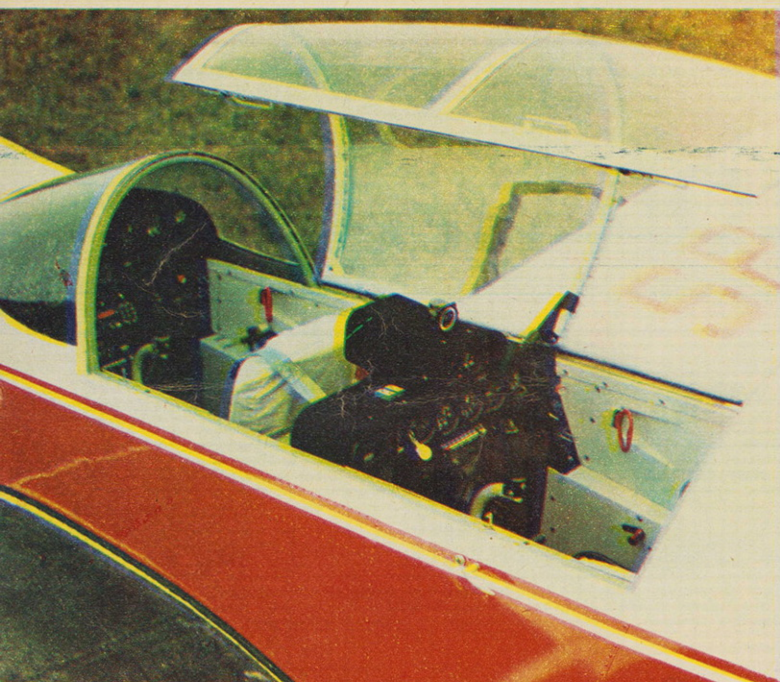
Lotnisko Aeroklubu Łódzkiego LUBLINEK, gdzie odbędą się mistrzostwa Europy. Objaśnienia: 1. Dojazd do lotniska, 2. Wjazd dla uczestników, wejście dla publiczności, 3. Parking dla uczestników, 4. Parking dla publiczności, 5. Główna droga startowa, 6. Główne pole startowe, 7. Pomocnicze pole startowe, 8. Pomocnicze pole startowe, 9. Pomocnicze pole startowe, 10. Stoiska samolotów uczestników mistrzostw, 11. Stoiska samolotów ruchu bieżącego, 12. Przystanek autobusowy, 13. Wyjazd w kierunku centrum, 14. Zabudowa lotniska, 15. Zarząd lotniska — kierownictwo mistrzostw, 16. Kontrola ruchu, 17. Bufet-kawiarnia, 18. Pokoje wypoczynkowe, 19. Hangary, 20. Stacja paliw, 21. Zbiornik ppoż., 22. Ogródek Meteo, 23. Budynek socjalny, 24. Pomnik bohaterskich lotników.

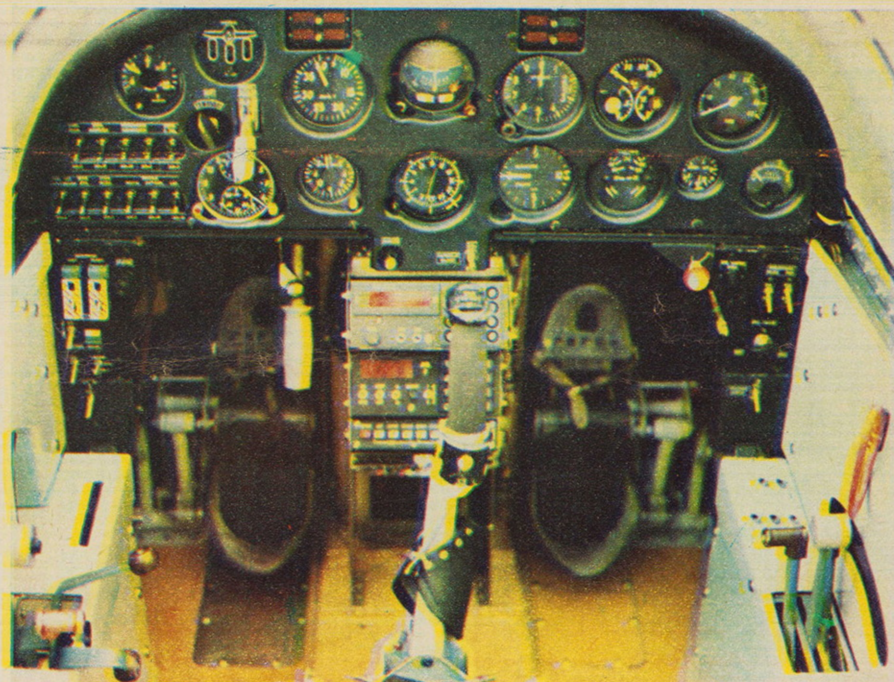
PZL M-26

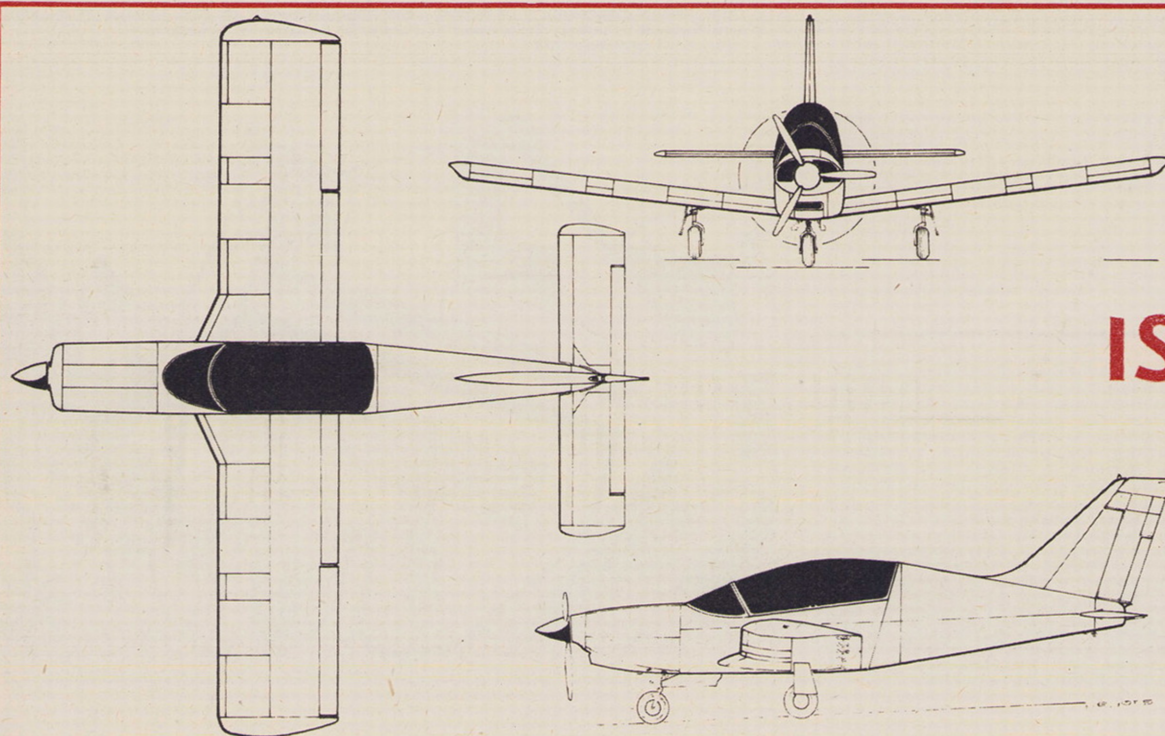
18 lipca br. odbył się w Mielcu pierwszy lot nowego samolotu polskiej konstrukcji PZL M-26 Iskierka. Z tej okazji zamieszczamy fotografie nowego samolotu szkolno-treningowego oraz przytaczamy jego podstawowe dane techniczne.

Metalowy samolot Iskierka o konstrukcji półskorupowej ma rozpiętość 9,6 m i długość 8,28 m. W celu obniżenia kosztów opracowania nowego samolotu jest on zunifikowany z wcześniej powstałym samolotem PZL M-20 Mewa. Oba samoloty mają takie same skrzydła, podwozie, tylną część kadłuba z usterzeniem i agregaty instalacji hydraulicznej.

PZL M-26 Iskierka została zaprojektowana w dwóch odmianach. Wersja aeroklubowa jest wyposażona w sześciocylindrowy silnik PZL-Franklin o mocy 150 kW (205 KM), co umożliwi osiągnięcie maksymalnej prędkości poziomej 270 km/h i prędkości wznoszenia 4,3 m/s. Przewiduje się, że Iskierka będzie miała zasięg 940 km i mogła wykonywać loty o długotrwałości ponad 4 h, przy półgodzinnym zapasie paliwa.







Masa startowa nowego polskiego samolotu wynosi 1250 kg, zaś masa własna — 900 kg. Iskierka będzie miała udźwig 350 kg. Maksymalne współczynniki obciążeń +6 i —3.

ISKIERKA

Start na wysokość 15 m z betonu — 470 m, z powierzchni trawiastej — 510 m. Lądowanie z wysokości 15 m na beton — 460 m, na powierzchnię trawiastą — 490 m.

Konstruktorem nowego polskiego samolotu szkolno-treningowego jest zespół pod kierunkiem **mgr. inż. Krzysztofa Piwka.** (bjw)

Zdjęcia: L. ZIELASKOWSKI



An-32 w KRAKOWIE

An-32 został specjalnie zaprojektowany w 1976 w Biurze Doświadczalno-Konstrukcyjnym Olega Antonowa jako lekki samolot transportowy do przewozu ładunków i ludzi na krótkich i średnich trasach, szczególnie w klimacie gorącym i operowania z lotnisk wysokogórskich. Jego pierwszym nabywcą są Indie. Ale takie warunki użytkowania panują nie tylko w tym kraju. Dlatego w zeszłym roku radziecka centrala handlu zagranicznego AVIAEXPORT przeprowadziła dużą akcję promocyjną w Ameryce Południowej. Zademonstrowano ten samolot w Peru, Boliwii, Argentynie, Brazylii, Kolumbii i Wenezueli. Z dodatkowym zbiornikiem paliwa przeleciał Atlantyk. W Ameryce Południowej wykonał 83 loty w 37 miastach, z czego niemal połowę w Peru, gdzie samoloty z Kijowa są znane od 1977, kiedy zakupiono pierwszy egzemplarz samolotu An-26. Rezultatem tych pokazów była opcja na kupno An-32 przez Peru.

4 lipca 1986 An-32 wylądował na Okęciu. Był to egzemplarz, który demonstrowano w Algierii, Maroku, Tunezji, Libii, Egipcie, Syrii i Iraku, gdzie wykonał 50 lotów pokazowych, spotykając się z pochlebną opinią. Znaki rejestracyjne — CCCP-21132. Za chwilę poznajemy skład załogi, specjalnie powiększonej dla rejsu, który obejmuje europejskie kraje socjalistyczne i zaczyna się w Polsce. Kapitanem pilotem jest inż. Władimir Łysienko, II pilotem — Jewgienij Litwinczow, nawigatorem — Władimir Spasibo, mechanikiem pokładowym — inż. Siergiej Mironienko, radiotelegrafistą — Władisław Biełousow. Wraz z nimi przybyła ekipa techniczna oraz konstruktorzy z OKB im. Olega Antonowa.

Duże zainteresowanie oprócz samolotu wzbudza jego kapitan. Ten młody, 39-letni człowiek jest starszym pilotem doświadczalnym w OKB im. O. Antonowa. Spędził w powietrzu łącznie ponad 5000 godzin i lata na wszystkich samolotach rodem z Kijowa, od dwupłatowca An-2 do odrzutowca An-72. Na An-32 wylatał ok. 150 godzin. Brał udział w różnych pokazach w locie. Między innymi w kwietniu br. demonstrował w Barcelonie samolot konstrukcji radzieckiej i produkcji polskiej An-28 w obecności króla Hiszpanii Juana Carlosa. W ubiegłym roku w Olsztynie prezentował turbośmigłowy samolot An-3. Teraz będzie pokazywał Aena-32.

Przy okazji dowiadujemy się najświeższych wieści, że na samolocie An-3 ustanowiono 4 rekordy świata, podnosząc ładunek 2600 kg na wysokość 1000 m i 2000 m oraz ładunek 1000 i 2000 kg na wysokość 6100 m. Z kolei na samolocie An-32 ustanowiono 14 rekordów świata w swojej klasie, osiągając m.in. maksymalną wysokość 12 010 m, podnosząc ładunek 7256 kg na wysokość 2000 m oraz ładunki 1000, 2000 i 3000 kg odpowiednio na różne wysokości.

Zasadniczy pokaz samolotu An-32 w Polsce odbył się 7 lipca w Krakowie. Po przybyciu na lotnisko okazało się, że podstawa chmur jest zbyt niska dla zademonstrowania desantu 40 spadochroniarzy, którzy musieli zrezygnować ze skoku z nowego samolotu. Jednak nic nie stało na przeszkodzie, by pokazać na co stać sam samolot. Po autonomicznym rozruchu silników, An-32 kołuje na drogę startową. Za chwilę silniki zaczynają pracować pełną mocą, a hamulce kół zostają zwolnione. Zaczyna się rozbieg. Po wyjątkowo krótkim rozbiegu samolot odrywa się od ziemi i w tej samej chwili wszystkim widzom zapiera dech w piersiach. Dwusilnikowy samolot turbośmigłowy o przeznaczeniu transportowym pnie się do góry niczym myśliwiec odrzutowy.

Po osiągnięciu wysokości ok. 250 m samolot wykonuje ciasny krąg nad lotniskiem. Ale, co to? Co się stało? Śmigło prawego silnika obraca się coraz wolniej. Awaria? Nie, następuje zamierzone wyłączenie silnika i pokaz lotu z jednym pracującym silnikiem. Samolot leci idealnie po prostej. I znowu następuje kolejna niespodzianka: An-32 z niepracującym jednym silnikiem podchodzi do lądowania. Już dotknął kołami pasa betonowego, już toczy się coraz wolniej... W połowie pasa dźwignia obrotów jedynego pracującego silnika zostaje przesunięta i samolot toczy się prędzej, coraz prędzej, aż — również po krótkim rozbiegu — odrywa się od ziemi. Cały czas z jednym pracującym silnikiem! Równie ostro pnie się w górę. Za chwilę następuje nowe zaskoczenie — zaczyna wykonywać zakręt w lewo, od strony wyłączonego silnika. Na ziemi rozlegają się oklaski. To brawa dla mistrzostwa pilota.

Po wykonaniu zakrętu pilot uruchamia w powietrzu silnik i samolot podchodzi do lądowania. Po wykołowaniu na poprzednie miejsce wyłącza silniki, ale pokaz nie jest zakończony. Teraz następuje otwarcie luku ładunkowego z tyłu, od dołu kadłuba samolotu i do środka wstawiane są z ciężarówki palety z ładunkiem, które zostaną zrzucone na spadochronach. Na każdej palecie znajdują się amortyzatory wykonane z papierowej konstrukcji przekładkowej, na których ustawiane są skrzynki z piaskiem. Każda paleta o masie 200 kg ma skrzynki umocowane specjalnymi pasami. Po podniesieniu palety ze skrzyni ciężarówki przez wciągnik elektryczny, zainstalowany na szynie pod sufitem kabiny ładunkowej samolotu, paleta zostaje opuszczona na podłogę kabiny, gdzie znajdują się rolki ułatwiające przesuwanie ciężarów do przodu samolotu. Po załadowaniu 10 palet następuje zaczepienie linek wyciągających spadochrony, zamknięcie luku i za chwilę samolot startuje do kolejnego lotu pokazowego. Po krótkim starcie, na wysokości 300 m zostaje otworzony luk ładunkowy i przesunięty pod kadłub. W ten sposób znika pochylnia, po której wygodnie można było na ziemi wejść do samolotu. Teraz krawędź luku stanowi swoisty uskok. Za chwilę An-32 wykonuje małą górkę i po zwolnieniu zamków mocujących przez załogę, palety z ładunkiem tocząc się na rolkach wypadają na zewnątrz, jedna po drugiej. Następuje wymuszone otwarcie spadochronów i ładunki łagodnie opadają ku ziemi. Na tym kończy się zasadniczy pokaz samolotu An-32, który podchodzi do lądowania.

Po ponownym załadowaniu palet, An-32 startuje, opuszczając Kraków i leci do Warszawy. My również udajemy się do stolicy, ale na pokładzie wcześniej skonstruowanego samolotu An-26. Startujemy pierwsi, ale na Okęciu okazuje się, że An-32 już wylądował przed nami. Jest najwyraźniej szybszy. Tym razem w składzie załogi znajdował się Polak — płk pil. Jerzy Matuszewski, którego poprosiliśmy o opinię. Powiedział m.in., że podoba mu się kunszt I pilota oraz możliwości samolotu. Duże wrażenie wywiera łatwość startu po krótkim rozbiegu, jak również niezawodna stateczność podłużna, uzyskana dzięki zainstalowanym skrzelom automatycznym. Lekko się go pilotuje, jest posłuszny, zwrotny i dysponuje dużym nadmiarem mocy. Jednym słowem, jest to udany samolot.

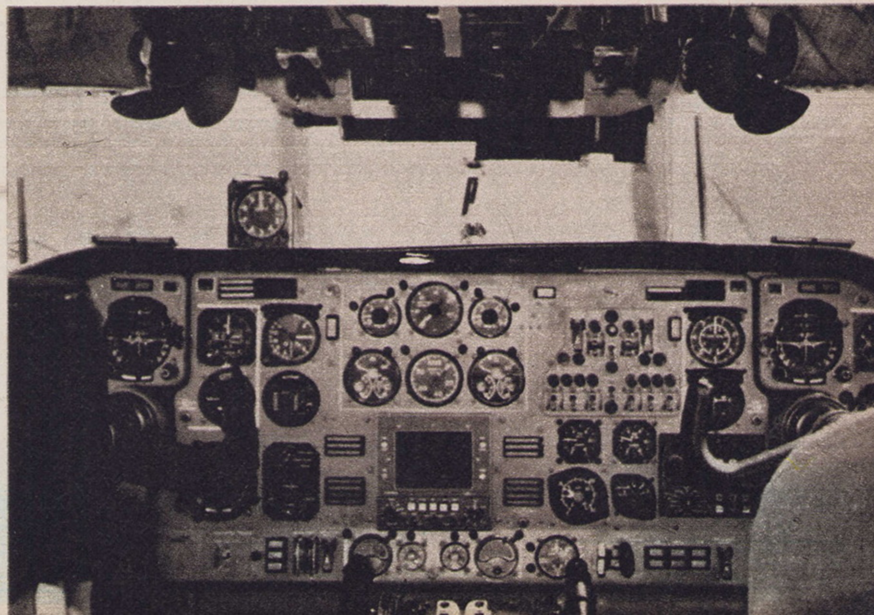
BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

Na zdjęciach, w kolejności: An-32 na lotnisku w Krakowie ● Pokazowy zrzut 10 palet na spadochronach z wysokości 300 m ● Załoga samolotu, pierwszy z prawej kpt. Władimir Łysienko ● Tablica przyrządów kabiny załogi.

Zdjęcia: Zbigniew Chmurzyński









AEROKLUBY

nr 32
86-08-10

REDAGUJE PPŁK REZ. BOLESŁAW GACZKOWSKI
PRZY WSPÓŁPRACY BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

WYCIĄGNĘLIŚMY WNIOSKI

Na przełomie czerwca i lipca odbyły się w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie XIV Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów w klasach standard i klubowej, z udziałem zawodników z RFN i Włoch. Aura sprzyjała szybownikom, którzy od początku wykazywali hart ducha, sportowe nawyki i spore umiejętności. Wszystkie lądowania, nawet te w terenie przygodnym, kończyły się szczęśliwie i na drugi dzień piloci wraz z szybowcami byli gotowi do następnej konkurencji.

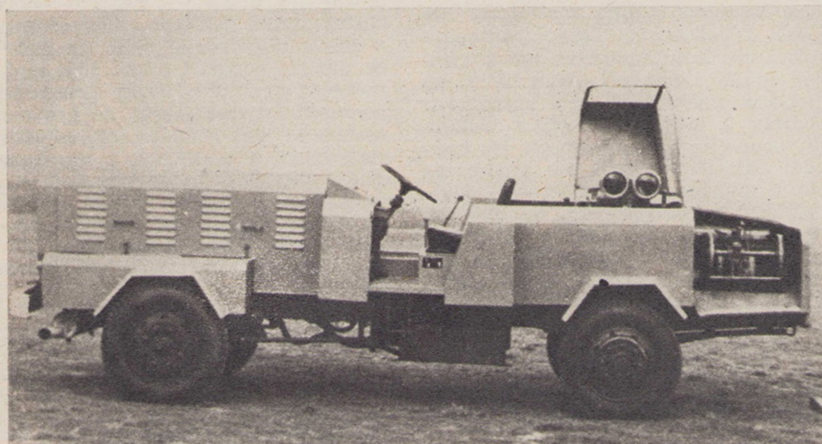
W klasie klubowej czołówkę mistrzostw tworzyli zawodnicy z Katowic, Zielonej Góry i Leszna, oni też na przemian wygrywali kolejne konkurencje. W rezultacie tych zmagań końcowy sukces uzyskał Przemysław Wiśniosz z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej przed Aleksandrem Fórmanowskim i Dariuszem Zawirskim z A. Leszczyńskiego.

Czołówkę klasy standard tworzyli reprezentanci Aeroklubów — Elbląskiego, Stalowowolskiego i Zagłębia Miedziowego. Największy postęp z konkurencji na konkurencję wykazywał reprezentant naszego aeroklubu Krzysztof Lorek, który zaczął zawody od 19 miejsca, a potem — po wygraniu dwóch konkurencji — znacznie przesunął się w górę. Tylko zła pogoda w ostatnich dwóch dniach pozbawiła tego utalentowanego pilota szansy na zajęcie co najmniej trzeciego miejsca. Mistrzem Polski został Dariusz Brzykcy z A. Elbląskiego, a wicemistrzami — Piotr Kuchta z A. Zagłębia Miedziowego i Tomasz Krok z A. Stalowowolskiego.

Przez cały czas mistrzostw panowała wyśmienita atmosfera. Wolny czas przeznaczano na rekreację i wypoczynek, a ci piloci, którzy po raz pierwszy zostali członkami kadry narodowej bądź uczestniczyli pierwszy raz w zawodach tej rangi — przeszli chrzest lotniczy. Tylko ostatnia, tak zwana zielona noc nie może być uznana za udaną i przyjemną, zarówno pod względem sportowym, jak wychowawczym. Stało się to za sprawą kilku lekkomyślnych młodzieńców, którzy nałożone kary powinni wziąć sobie głęboko do serca i już nigdy nie popisać się podobnym zachowaniem podczas jakichkolwiek zawodów czy zgrupowań.

Wyciągnęliśmy z tej sprawy wnioski: kadra społeczno-wychowawcza będzie poświęcać więcej uwagi planowemu organizowaniu wolnego czasu młodzieży na wszystkich organizowanych u nas obozach, zgrupowaniach i imprezach sportowych. Pociesza nas jedynie to, iż mimo tego zgrzytu, kierownictwo mistrzostw uznało je za udane.

GUSTAW MACIUK
zastępca kierownika Centrum Wyszkolenia Lotniczego — Aeroklubu Leszczyńskiego do spraw społeczno-wychowawczych



Wyciągarka TUR-2B. Zdjęcie autora

WYCIĄGARKI

Szybowce, aparaty latające pozbawione własnego napędu, aby wykonać lot ślizgowy muszą korzystać ze startowych urządzeń pomocniczych. Urządzeniami takimi w aeroklubach regionalnych są samoloty i wyciągarki. Pod względem ekonomicznym środki startowe można klasyfikować tak: najtańsze starty odbywają się przy użyciu wyciągarek (wraz ze ściągarkami), najdroższe — z holu za samolotami. Czynnikiem określającym ekonomiczność tych urządzeń jest ilość i rodzaj zużywanego paliwa. Nie bez znaczenia są również koszty godziny zużytego resursu przez samolot lub urządzenia naziemne.

Nowoczesna wyciągarka nie tylko daje możliwość uzyskiwania wysokości, wystarczających do wykonywania lotów ślizgowych, ale pozwala stosunkowo łatwo nawiązać kontakt z termiką. W krajach prowadzących masowe szkolenie szybowcowe ten sposób startów znalazł szerokie zastosowanie, jednakże użycie wyciągarek przysparza większych trudności organizacyjnych. Wyciągarki mogą być stosowane tylko na takich lotniskach, gdzie istnieje możliwość rozłożenia liny ciągowej o odpowiedniej długości.

W dotychczasowej działalności Aeroklubu PRL znaczna ilość startów szybowców przy użyciu wyciągarek przypada na lata sześćdziesiąte. W 1964 wykonano w ten sposób 81 tysięcy startów, natomiast w 1985 — tylko 12 tysięcy, na co miała wpływ niepełna sprawność techniczna wyciągarek i ściągarek.

Aktualnie w APRL znajdują się 22 zmodyfikowane, samojezdne wyciągarki typu TUR-2B, wyposażone w silniki spalinowe z samoczynnym zapłonem o mocy 185 KW (200 KM). Zastosowana przekładnia hydrokinetyczna umożliwia elastyczne przenoszenie momentu obrotowego silnika na dalsze zespoły układu nawijającego linę, powodując samoczynną, bezstopniową zmianę momentu w zależności od obciążenia.

Średnie wysokości uzyskiwane przez szybowiec, na przykład Pirat, wynoszą 400—500 metrów i zależą od długości liny ciągowej i warunków meteorologicznych. Statystyka w zakresie bezpieczeństwa lotów szybowców podczas startów za wyciągarką nie wykazuje przypadków szczególnie niebezpiecznych.

Pewnym mankamentem w organizacji startów przy użyciu wyciągarek była w ostatnim okresie niska sprawność techniczna urządzeń do ściągania liny. Ściągarki typu RYŚ (produkcja 1953—57) posiadały silniki o małej mocy.

W 1986 w Aeroklubie Bydgoskim, na zlecenie Aeroklubu PRL, zmodyfikowano 20 ściągarek. Modyfikacja obejmowała wymianę silników na typ 126-A (dostępny na rynku krajowym) o korzystniejszych parametrach użytkowych. Moc takiego silnika wynosi 17,7 KW (24 KM).

Tradycje wykorzystywania wyciągarek do startów szybowcowych mają aerokluby: Wrocławski, Bydgoski, Włocławski, Podkarpacki, Grudziądzki, Kujawski i Stalowowolski. Należy wyróżnić także wielu instruktorów i mechaników, którzy wnieśli bardzo duży wkład pracy we wprowadzenie tego rodzaju startów. Są to między innymi: Andrzej Bachman, Marian Torz, Edward Chodkiewicz, Józef Boniak, Klemens Kohls i Jan Urbanek.

Szczególne słowa uznania należy wyrazić pod adresem Aeroklubu Grudziądzkiego, w którym od kilku lat szkoleni są — z bardzo dobrym skutkiem — mechanicy wyciągarkowi.

Dopracowanie form organizacji lotów, metodyka szkolenia i treningu, części zamienne, jakość lin ciągowych — to tematy do analizy dla kadry instruktorskiej i technicznej. Zapewni to zwiększenie funkcjonalności naziemnych urządzeń startowych, w wyniku czego obniżą się koszty szkolenia i treningu w masowym lataniu na szybowcach.

BOGDAN WŁOSTOWSKI

Nasz kalendarz

10—16 SIERPNIA

1932-08-12—28 — Pięciu polskich pilotów wzięło ulział w III Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych (Challenge). Startowało 41 samolotów z 6 krajów. Zwyciężyli Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura na samolocie RWD-6.

1911-08-13 — Michał Scipio del Campo, jako pierwszy polski pilot, wykonał na samolocie Etrich osiemnastominutowy przelot nad Warszawą.

1939-08-13 — Tadeusz Góra ustanowił na szybowcu Orlik-2 rekord Polski w przelocie docelowym — 304,1 km.

1928-08-15 — W Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się pierwsza promocja absolwentów. Prymus — ppor. obs. Bronisław Bogucki.

1931-08-15 — Kpt. pil. Józef Lewoniewski z pasażerem Stanisławem Rękawkiem wykonał, jako pierwszy w Polsce, lot dookoła Polski bez lądowania na samolocie PWS-52, pokonując 1754 km w czasie 12 h 35 min.

1931-08-15—16 — W Krakowie odbył się I Kongres Lotnictwa Sportowego.

1959-08-16 — Polscy modelarze zdobyli Błękitną Wstęgę Adriatyku na Międzynarodowych Zawodach Modeli Wodnosamolotów z napędem mechanicznym w Jugosławii. Jan Bury i Kazimierz Ginalski zajęli dwa czołowe miejsca.

1961-08-16—26 — Odbył się I Szybowcowy Rajd Dziennikarzy na ośmiu szybowcach Bocian.

DO CZYNU

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie odbyły się Dni Czynów Społecznych. Pierwszy: 28 czerwca — dla uczczenia X Zjazdu PZPR, drugi — 19 lipca, poświęcony Świętu Odrodzenia Polski. W pierwszym dniu wyróżnili się członkowie Klubu Amatorów Konstruktorów, działający przy Aeroklubie Leszczyńskim. W pracach uczestniczyli również młodzi członkowie aeroklubu, przyszli piloci.

Dzięki uczestnikom czynów poprawił się estetyczny wygląd skwerów oraz placów otaczających lotnisko. Uporządkowano również wnętrze i otoczenie nowego hotelu wraz z modelarnią, w czym przodowali modelarze i ich instruktorzy.

G.M.

TYLKO PRZYKLASNĄĆ

21 czerwca 1986 Koło Miejskie Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych w Białej Podlaskiej, noszące chlubne miano Lotników Podlasia (przewodniczący koła — kpt. rez. Kazimierz Nazaruk), zwróciło się do władz miasta z pisemną prośbą, aby nowym ulicom rozbudowywanego osiedla Żwirki i Wigury nadano imiona znanych lotników polskich. Pismo zawiera wykaz 27 nazwisk.

Jeśli władze administracyjne Białej Podlaskiej, miasta o dużych tradycjach lotniczych, przychylnie odniosą się do tej prośby, tamtejsze osiedle Żwirki i Wigury będzie drugim w Polsce (po warszawskim Orliku), gdzie dominują ulice upamiętniające zasłużonych lotników. Gorąco popierając inicjatywę Lotników Podlasia, zachęcamy do naśladowania weteranów lotnictwa w innych osiedlach i miastach.

BIULETYN AEROKLUBU PRL — NR 616

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA F (modele latające) PODKLASA F3B (model szybowca zdalnie sterowanego). Nr 26 — wysokość lotu — 1885 m. **Edward Trzopka** (Aer. Bielsko-Bialski), Bielsko-Biała 1985-09-15.

PODKLASA F3C (model śmigłowca zdalnie sterowanego z napędem tłokowym). Nr 35 — długotrwałość lotu — 17'51". **Roman Hubka** (A. Bielsko-Bialski), Bielsko-Biała 1985-12-08.

PODKLASA F3E (model samolotu zdalnie sterowanego z napędem elektrycznym). Nr 63 — odległość w obwodzie zamkniętym — 69 km. **Grzegorz Peszke** (A. Podkarpacki), Krosno 1986-04-08.

PODKLASA F3E „S" (model samolotu zdalnie sterowanego z napędem elektrycznym). Nr 59 — długotrwałość lotu 4 h 2'43". **Grzegorz Peszke** (A. Podkarpacki), Krosno 1986-04-08.

Diamenty za przewyższenie 5 000 m

1(872)	Robert Kołodziejczyk	— 6100 m	(1985-08-05)
2(873)	Józef Kwaśniak	— 5140 m	(1985-12-05)
3(874)	Grzegorz Smołka	— 5400 m	(1986-01-03)
4(875)	Marek Kołodko	— 5030 m	(1986-01-03)
5(876)	Jan Sułkowski	— 5300 m	(1986-02-01)
6(877)	Mariusz Siemieńczuk	— 5660 m	(1986-03-28)
7(878)	Piotr Dwilewicz	— 6250 m	(1986-03-28)
8(879)	Artur Tenenberg	— 6470 m	(1986-03-28)
9(880)	Jan Gruszecki	— 5050 m	(1985-11-28)
10(881)	Wojciech Dąbrowski	— 5900 m	(1986-03-28)
11(882)	Jerzy Płaszowiecki	— 5500 m	(1986-03-28)
12(883)	Andrzej Schutty	— 5700 m	(1986-03-28)
13(884)	Ireneusz Kmiecik	— 5300 m	(1986-04-03)
14(885)	Janusz Kamiński	— 5400 m	(1986-04-18)
15(886)	Zbigniew Batkiewicz	— 6150 m	(1986-04-18)
16(887)	Jan Wolf	— 5500 m	(1986-04-18)
17(888)	Arkadiusz Kamiński	— 5050 m	(1986-04-18)

Złote Odznaki Szybowcowe

1(1344)	Leszek Guderski	— 3100 m,	323 km	(1985-09-22)
2(1345)	Jan Gruszecki	— 5050 m,	306 km	(1985-11-22)
3(1346)	Sławomir Werenc	— 3570 m,	340 km	(1985-12-05)
4(1347)	Sławomir Kaszubowski	— 4130 m,	315 km	(1986-01-03)
5(1348)	Andrzej Frąckowiak	— 3250 m,	397 km	(1986-01-22)
6(1349)	Ireneusz Kmiecik	— 3300 m,	330 km	(1986-01-31)
7(1350)	Ryszard Łukasiewicz	— 3400 m,	323 km	(1986-02-01)
8(1351)	Adam Markowski	— 4700 m,	315 km	(1986-03-24)
9(1352)	Piotr Dwilewicz	— 3450 m,	320 km	(1985-12-05)
10(1353)	Wojciech Dąbrowski	— 5900 m,	323 km	(1986-03-28)
11(1354)	Jan Wolf	— 3350 m,	346 km	(1986-04-03)
12(1355)	Sławomir Zagojski	— 3025 m,	311 km	(1986-04-18)
13(1356)	Marian Mitka	— 3000 m,	330 km	(1986-04-18)
14(1357)	Piotr Noga	— 3000 m,	306 km	(1986-04-18)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk dypl. pil. Janusz Charachajczuk

Warszawa, 1986-06-26

Ostatnie Gawrony i Wilgi uczestników XII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów opuściły zamojskie lotnisko kierując się na trasę pierwszego etapu — do Pińczowa. Na Mokrem pozostała zmęczona nieco organizacją przyjęcia 28 załóg grupa miejscowych działaczy lotniczych. Ale nad zmęczeniem wziął górę entuzjazm i wtedy chyba wykiełkowała myśl: stwórzmy w Zamościu aeroklub!

Było to w 1974 w maju, ale początków mniej lub bardziej udanych prób organizowania sportów lotniczych w tym mieście doszukać się można znacznie wcześniej. Już bowiem w 1948 staraniem Ligi Lotniczej przeprowadzono w Zamościu pierwszy po wojnie teoretyczny kurs szybowcowy. Potem na zmianę raz Aeroklub Lubelski, a raz Aeroklub Robotniczy w Świdniku, próbowały przyjść z pomocą miejscowym animatorom sportowego latania. Chociaż latanie pozostawało wtedy w sferze odległych marzeń. Rozpoczęto od... skakania z ocalałej wieży spadochronowej w parku miejskim. Dopiero następnym etapem były skoki z samolotów, udostępnianych przez wspomniane sąsiedzkie aerokluby, na dawnym lotnisku w Mokrem.

Tak naprawdę sprawa zamojskiego latania ruszyła do przodu właśnie po wizycie rajdowych dziennikarzy i pilotów. Powołano do życia Komitet Organizacyjny aeroklubu, który widać działał bardzo skutecznie, bo w półtora roku później, z pierwszym dniem stycznia 1976, utworzony został Aeroklub Ziemi Zamojskiej. Zaczynali z jednym etatem kierownika aeroklubu, którym został wieloletni instruktor Aeroklubu Lubelskiego — Jerzy Rachwał. Nie było jednak żadnych obiektów, podstawowego sprzętu lotniczego, nie było nawet pomieszczenia, gdzie mogliby się zebrać zamojscy entuzjaści lotnictwa. Już jednak na pierwszym posiedzeniu wybranego zarządu w lutym 1976 nakreślili sobie bardzo ambitny plan pracy. Przewidywał on rozpoczęcie szkolenia praktycznego w czasie... najbliższych wakacji szkolnych. W miesiąc później przyjmowali już pierwszych kandydatów. Według założeń APRL w Zamościu miała istnieć tylko sekcja spadochronowa. Może kiedyś tam — przewidywano — powstanie także sekcja szybowcowa. O samolotowej ówczesny szef szkolenia APRL nie chciał nawet słyszeć.

Oto minęło 10 lat od powstania Aeroklubu Ziemi Zamojskiej. Wśród jego członków jest już szybowcowy mistrz Polski juniorów, który w dodatku uplasował się na 6. miejscu wśród uczestników ostatnich Samolotowych Mistrzostw Polski Juniorów. Mariusz Rachwał — bo on to właśnie uświetnił jubileusz AZZ — zaczął latać w nowym aeroklubie w rok po jego powstaniu. Miał wówczas niespełna 16 lat. Dziś legitymuje się II klasą pilota szybowcowego i złotą odznaką z dwoma diamentami. Jest pilotem samolotowym II klasy z licencją turystyczną i kończy program na licencje zawodową.

W 1966 leciałem w rajdzie dziennikarzy i pilotów, a że był to rok 1000-lecia Państwa Polskiego, więc konkursowy reportaż napisałem w stylu średniowiecznej kroniki. Oto fragment:

Powyżej: w pogodny dzień na lotnisku Aeroklubu Ziemi Zamojskiej. Obok: Mariusz Rachwał.

AEROKLUB W ZAMOŚCIU

„...Nasza podwoda czyli machina skrzydlata, srebrzyście umalowana, znaki herbowe SP-BRI nosiła. Powoził ci nią latawiec milczący a zadumany, wszelako w rzemiośle swym znakomity — Jerzy, syn Rachwała w Radawcu osiadły..."

Było to więc 20 lat temu i mój ówczesny pilot Jurek Rachwał, z którym nawet na jednym z etapów udało się nam zdobyć trzecie miejsce, taki właśnie był — „milczący a zadumany, wszelako w rzemiośle swym znakomity", wykształcił oto swego syna Mariusza na jeszcze lepszego pilota niż on sam! Zresztą nie tylko jego.

Mało mówiąc, za to skutecznie działając, umiał w nadzwyczaj trudnych warunkach doprowadzić Aeroklub Ziemi Zamojskiej do sporych osiągnięć. Zresztą niech przemówią fakty. Za wyniki 1984 — 27. miejsce wśród 44 aeroklubów regionalnych to już coś znaczy, zważywszy że gospodarzy się na lotnisku pozbawionym jakiejkolwiek infrastruktury. Trudno bowiem za obiekty lotniskowe uznać kilka barakowozów i... wycofane z eksploatacji, zdjęte z kół wagony kolejowe. Mimo takiej sytuacji Aeroklub Ziemi Zamojskiej wyprzedził we współzawodnictwie pięć sąsiednich aeroklubów całkiem nieźle urządzonych. To gospodarność, czynnik tak istotny w obecnej sytuacji kraju. A wyniki szkoleniowe?

Prócz wspomnianych już sukcesów Mariusza Rachwała i inni członkowie aeroklubu mają się czym pochwalić. Spadochroniarka Małgorzata Pogudz uzyskała klasę mistrzowską i weszła w skład kadry narodowej, zdobyła brązowy medal w mistrzostwach Polski i srebrny w konkurencji celności lądowania. Była w składzie naszej reprezentacji na Spadochronowych Mistrzostwach Państw Socjalistycznych w 1984 i 1985, skakała na zawodach w Bułgarii i Rumunii. Dwóch innych członków sekcji spadochronowej — Grzegorz Ostasz i Sławomir Prus, powołanych zostało do reprezentacji Wojska Polskiego.

W sekcji szybowcowej, choć w kolejce do jednego szybowca czeka zwykle co najmniej trzech pilotów, też uzyskano dobre wyniki. W ciągu tylko trzech ostatnich lat zdobyli oni 11 diamentów do złotych odznak, 4 złote odznaki i 9 srebrnych. Trzech pilotów uzyskało uprawnienia instruktorskie, a czterech innych weszło w skład kadry narodowej juniorów. Najlepsi? ...Piotr Łukasik, Ilona Patejuk, Mirosław Patejuk, Leszek Pereć i jeszcze co najmniej kilku.

Piloci samolotowi choć z pozoru mają do dyspozycji sporo samolotów, bo w sumie 6, to faktycznie rzadko kiedy wszystkie jednocześnie są im dostępne. Zbyt często bowiem bywają wypożyczane do innych aeroklubów. Ale i tak skutecznie rywalizują zamojscy piloci w licznych zawodach sportowych, podwyższają kwalifikacje — na 16 członków sekcji przypadło w ciągu ostatnich trzech lat 70 zdobytych uprawnień — pomagają w pracy na sprzęcie wobec niedoboru mechaników. No i pierwsza jaskółka wysokich lotów w sekcji, której istnienia pierwotnie w ogóle nie przewidywano, to wyniki Mariusza Rachwała.

Wracając natomiast do Rachwała-seniora, od chwili powstania kierującego Aeroklubem Ziemi Zamojskiej, to zapewne nie mógłby szczycić się dziś zarówno sukcesami syna jak i aeroklubu, gdyby nie wyjątkowa aktywność szerokiego grona działaczy i sympatyków lotnictwa. Poczynając od prezesa zarządu AZZ, którym jest prezydent miasta Zamościa, mgr inż. Eugeniusz Cybulski, wspierany przez wojewodę zamojskiego, dr. Mariana Wysockiego i komendanta Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych, płk. Zygmunta Olejniczaka oraz władze oświatowe i dyrekcje wszystkich większych zakładów przemysłowych, a na wielu, nawet nie znanych z nazwiska mieszkańcach hetmańskiego grodu kończąc. Wszyscy, którym marzy się spojrzenie na Ziemię Zamojską z lotu ptaka, starają się w jakiś sposób pomagać ich aeroklubowi.

Przedstawiając, w dużym oczywiście skrócie, działalność Aeroklubu Ziemi Zamojskiej, pominąłem sprawy modelarstwa lotniczego, ale trudno ukrywać, modelarstwo jest w AZZ najsłabiej działającą sekcją. Modelarze nie mają nawet własnego, odpowiedniego lokalu na modelarnię. Zarząd AZZ podjął jednak uchwałę o stworzeniu Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa Lotniczego.

Spadochroniarzy AZZ spotkać można na wielu zawodach.

Zdjęcia autora

TADEUSZ CHWAŁCZYK

SAAB 35 DRAKEN

Projektowanie samolotu 35 Draken wytwórnia Saab-Scania rozpoczęła w 1949. Przeprowadzono bardzo szeroki zakres badań aerodynamicznych, gdyż miał to być pierwszy szwedzki samolot naddźwiękowy. Doświadczeń w tym zakresie było jeszcze niewiele, gdyż era bojowych samolotów naddźwiękowych dopiero zaczynała się. Budowę samolotu rozpoczęto w 1950, a oblot nastąpił 21 maja 1952. Był to jeszcze przedprototyp właściwego samolotu Draken. Oficjalne zamówienie wytwórnia otrzymała w sierpniu 1953 i przystąpiła do budowy 3 prototypów. Ponadto, zgodnie z zamówieniem, wykonano 3 samoloty przedseryjne oraz przednią część kadłuba samolotu w wersji dwumiejscowej szkolno-bojowej. Pierwszy prototyp samolotu J 35 oblatano 25 października, dwa pozostałe — w marcu i czerwcu następnego roku. Po krótkim okresie prób samolot rozwinął prędkość naddźwiękową bez włączania dopalacza. Na samolotach prototypowych osiągnięto prędkość 1480 km/h na wysokości 11 000 m, co odpowiada Ma = 1,4. 15 lutego 1958 oblatano pierwszy samolot przedseryjny J 35A wyposażony również w silnik angielski, ale o większym ciągu. Na tym samolocie osiągnięto prędkość 1910 km/h na wysokości 11 000 m. Była to, na owe czasy, bardzo duża prędkość, odpowiadająca Ma = 1,8.

Przy przeprowadzeniu szerokiego zakresu prób i badań samolotów prototypowych i przedseryjnych, firma Saab-Scania przystąpiła do produkcji seryjnej naddźwiękowego wielozadaniowego samolotu myśliwskiego J 35 Draken. Produkcja trwała w latach 1958—1970. Obejmowała ona następujące wersje samolotu:

— myśliwski przechwytujący J 35A, J 35B, J 35D (oblot w 1960), J 35F oraz S35XS (eksport do Finlandii);

— myśliwski wielozadaniowy 35XD (eksport do Danii);

— rozpoznawczy S35E (oblot w 1963) oraz RF-35 (dla Danii) wyposażony w 7 kamer;

— szkolno-bojowy SK35C (oblot w 1959) oraz TF-35 (dla Danii).

Ogółem wyprodukowano ponad 600 samolotów Draken różnych wersji, w tym kilkadziesiąt maszyn dla Finlandii i Danii. W marcu 1985 rząd Austrii podjął decyzję o odkupieniu od Szwecji 24 samolotów Draken.

Konstrukcja samolotu jest obliczona na przeciążenia wynoszące 8 g. Samolot może operować w dowolnych warunkach pogodowych. Czas obsługi przypadający na 1 h lotu wynosi 20 h.

Skrzydło trójkątne o zmiennym skosie krawędzi natarcia: w części przykadłubowej wynosi on 80°, w pozostałej części — 57°. Zastosowanie zmiennego skosu umożliwiło, przy małej grubości względnej profilu (5%), uzyskanie dużej grubości bezwzględnej przykadłubowych części skrzydeł, w których umieszczono kanały wlotowe powietrza do silnika, zbiorniki paliwa, wnęki podwozia oraz pewne zespoły wyposażenia. Części przykadłubowe skrzydeł wykonano jako jedną całość z kadłubem. Zewnętrzne części skrzydeł wyposażono w dwuczęściowe sterolotki uruchamiane za pomocą wzmacniaczy hydraulicznych. Zewnętrzne części skrzydeł są odłączane podczas transportu samolotu drogami. Po odłączeniu końcówek rozpiętość skrzydeł wynosi 4,40 m.

Kadłub składa się z trzech części łączonych za pomocą śrub. W przedniej części mieści się przedział z wyposażeniem radiowo-elektronicznym, komora podwozia przedniego, zbiorniki paliwa, klimatyzowana kabina pilota z fotelem wyrzucanym (od wersji J35D — fotel klasy zero—zero). Ruchoma część osłony kabiny podnoszona jest do tyłu; przednia szyba wytrzymuje zderzenie z ptakiem o masie 0,5 kg przy prędkości lotu samolotu wynoszącej 1300 km/h. W tylnej części kadłuba znajduje się silnik z dopalaczem oraz zbiorniki paliwa, a na górnej i dolnej powierzchni tej części kadłuba znajdują się hamulce aerodynamiczne. W zakończeniu tylnej górnej części kadłuba znajduje się schowek na spadochron hamujący.

Usterzenie pionowe jest w układzie klasycznym. Rolę steru wysokości spełniają dwuczęściowe sterolotki na każdym skrzydle, wychylane hydraulicznie. Siły na drążku są sztucznie wzmocnione.

Podwozie chowane, trójpodporowe, z kołem przednim. Koła podwozia głównego wciągane są hydraulicznie do wnęk w przykadłubowej części skrzydeł, przy czym golenie w czasie chowania skracają się po to, aby podwozie nie zajmowało dużo miejsca w skrzydle. Przednia, sterowana goleń podwozia wciągana jest w kierunku lotu w przednią część kadłuba. Koła wyposażone są w dwutarczowe hamulce firmy Goodyear oraz urządzenia przeciwpoślizgowe firmy Dunlop. W tylnej części kadłuba znajduje się chowana goleń z podwójnym kołem, stanowiąca podporę kadłuba. Na zamówienie, w tej części pod kadłubem, może być zamontowany chowany hak służący do wyhamowania samolotu podczas dobiegu.

Wyposażenie, osprzęt i instalacje. Wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne oraz radiowo-nawigacyjne składa się m.in. z autopilota, centrali danych aerodynamicznych, stacji radiolokacyjnej i radiowej, celownika optycznego i komputera obsługującego uzbrojenie, bogatego zestawu przyrządów. Instalacja hydrauliczna podwójna, z niezależnymi pompami, służy do wciągania i wypuszczania podwozia oraz napędu powierzchni sterujących. Trzecia, rezerwowa pompa, napędzana jest turbiną powietrzną w przypadku uszkodzenia silnika. Instalacja elektryczna prądu stałego zasila sieć pokładową prądem o napięciu 29 V; moc prądnicy 2,2 kW. Prądnica prądu przemiennego, napędzana przez silnik o mocy 20 kVA, dostarcza trójfazowy prąd przemienny o napięciu 200/115 V i częstotliwości 400 Hz. Prądnica rezerwowa ma moc 3,5 kVA. Źródłem

GALERIA ULM-ów

W SKRÓCIE

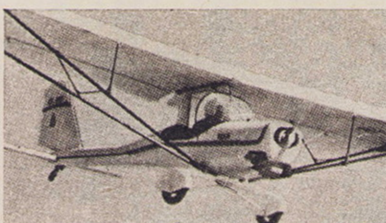
● Pierwszą próbę lotów z lądowisk lodowcowych przeprowadzono w marcu 1986 w masywie Mont Blanc (Taléfre) na poziomie 2800 m. ULM Sirocco na nartach. Były to przygotowania do rozpoczęcia szkolenia pilotów ULM-ów w wysokich górach.



● ULM spadochronowy Parafan wszedł do produkcji seryjnej we Francji. Centrair wytwarza elementy metalowe konstrukcji, zaś Aerazur i Parachutes de France (Zodiac) — powłoki nośne. Tam też przebiega produkcja i badania rozwojowe.

● Patrick Derry z USA uzyskał 1985-04-20 rekordową wysokość lotu na ULM-ie Eipper Quicksilver — 5934 m, pobitą 1985-09-05 przez Michaela Lesocqa z Francji na ULM-ie Falcon — 8000 m.

● Dwumiejscowy ULM hiszpański Bragg ma rozpiętość 10,5 m i pow. płata 16,2 m². Konstrukcja metalowa z pokryciem dakronowym. Ster, lotki i klapy. Silnik Rotax-503 (34,6 kW) z rozrusznikiem elektrycznym. Masy — 160/380 kg. Prędkości — 120/30 km/h. Rozbieg — 20 m, dobieg — 40 m. Doskonałość szybowcowa — 11. Informacja z maja 1986.

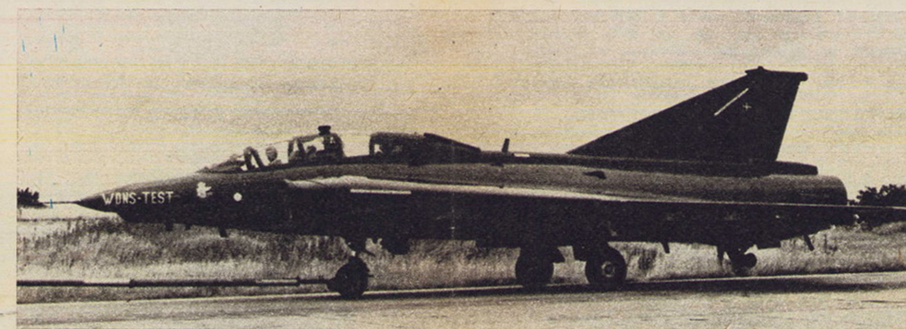


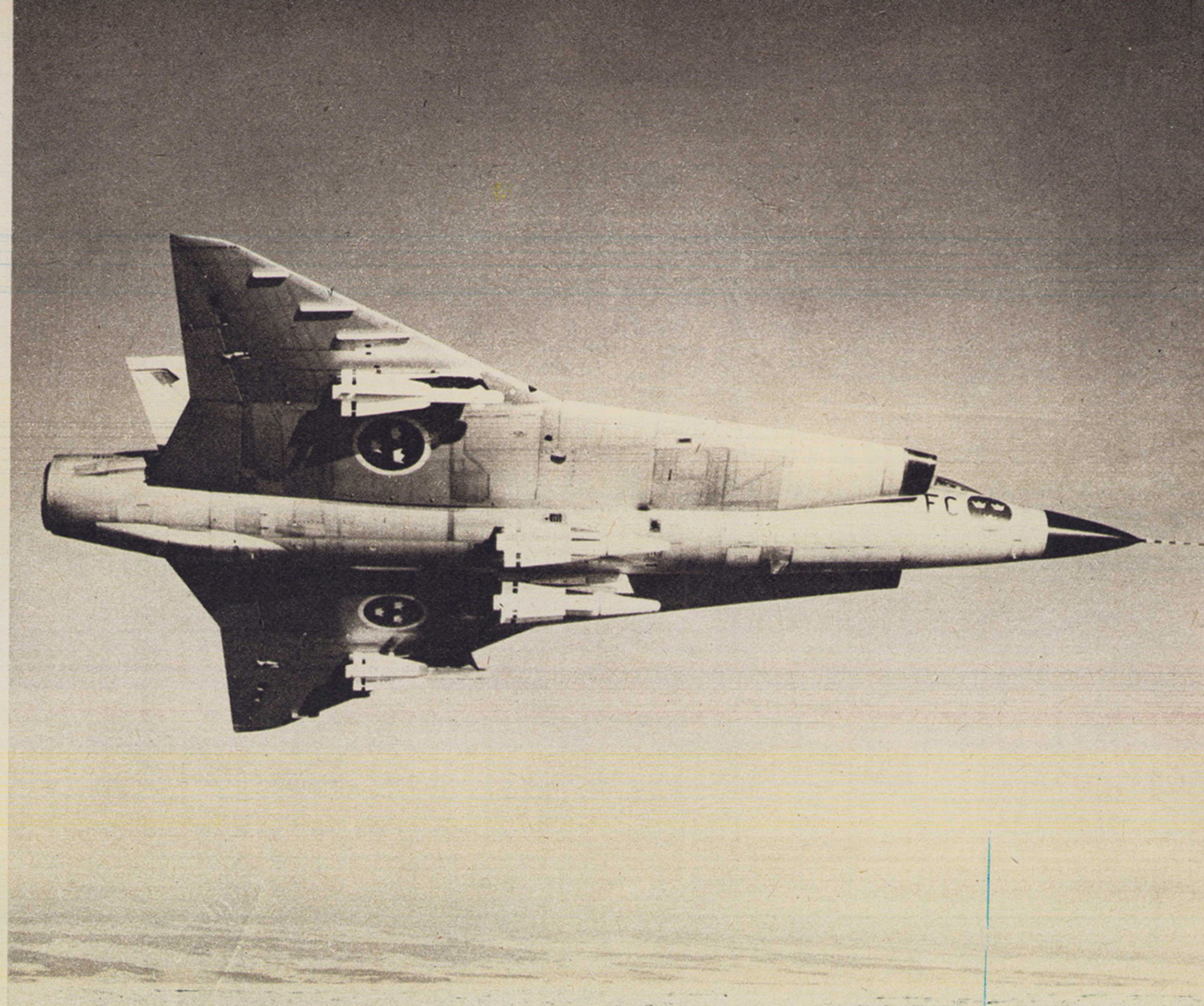
● Seryjny dwumiejscowy ULM francuski Mignet HM-1000 Balerit. Silnik Rotax-503 (33,9 kW). Składany do transportu.



Zdjęcia: „Aviasport" (3), rysunki „Modelist—Konstruktor".







prądu stałego jest również akumulator. Pojemność akumulatora jest wystarczająca do 3-krotnego uruchomienia silnika.

Napęd samolotu stanowi angielski silnik Rolls-Royce Avon 300, produkowany na licencji przez szwedzką wytwórnię Volvo Flygmotor pod nazwą RM 6C. Do tego silnika w Szwecji skonstruowano dopalacz. Ciąg statyczny silnika wynosi 56,8 kN (5800 kG), przy włączeniu dopalacza wzrasta do 78,4 kN (8000 kG). Jest to klasyczny silnik turbinowy z lat sześćdziesiątych składający się z piętnastostopniowej sprężarki osiowej, pierścieniowo-dzbanowej komory spalania, dwustopniowej turbiny osiowej oraz regulowanej dyszy. Wymiary silnika: max. średnica 1118 mm, długość — 3505 mm.

Instalacja paliwowa składa się z integralnych zbiorników w skrzydłach oraz zbiorników w kadłubie. Łączna pojemność wszystkich zbiorników wynosi 4000 dm^3. Ilość paliwa może być zwiększona do 7500 dm^3 po zawieszeniu dodatkowych zbiorników paliwa pod kadłubem o pojemności 2×1275 dm^3 i pod skrzydłami 2×500 dm^3. Napełnianie zbiorników paliwem odbywa się pod ciśnieniem, przez jeden wlew, z prędkością 840 dm^3/min. W przypadku wykonywania długotrwałych lotów, z wnęk w skrzydłach wymontowuje się działka i zakłada dodatkowe zbiorniki paliwa.

Uzbrojenie rozmieszczane jest na 9 węzłach, każdy o udźwigu 454 kg. Trzy węzły znajdują się pod kadłubem, 6 — pod skrzydłami. W zależności od potrzeb uzbrojenie może składać się z 4 zasobników z niekierowanymi pociskami rakietowymi kal. 75 mm, po 19 pocisków w każdym, albo z 12 pocisków Bofors klasy powietrze—ziemia kal. 135 mm i 2 dodatkowych zbiorników paliwa — każdy o pojemności 1275 dm^3, lub 8 bomb po 454 kg każda, względnie 14 bomb o masie 227 kg każda. Pod skrzydłami lub kadłubem można zawieszać 2 lub 4 pociski RB24 Sidewinder na licencji AIM-9. Stałym elementem uzbrojenia są 2 szybkostrzelne działka Aden kal. 30 mm, zamontowane w skrzydłach, każde z zapasem 100 szt. amunicji. Czas potrzebny na ponowne napełnienie zbiorników samolotu paliwem i podwieszenie uzbrojenia wynosi 6—9 min.

Mgr inż.
JERZY GRZEGORZEWSKI

Na zdjęciach, w kolejności: J-35 Draken w chwilę po starcie uzbrojony w dwa pociski kierowane powietrze — powietrze Sidewinder. Widoczny jest spłaszczony płatowcowy wlot powietrza do silnika.

●

Duńskie myśliwce Draken, na zdjęciu w wersji 2-miejscowej szkolno-bojowej, wyposażono na początku lat osiemdziesiątych w nowy system sterowania bronią pokładową WDNS amerykańskiej firmy Lear Siegler Inc. W tylnej części kadłuba widoczna jest dodatkowa goleń podwozia, wyposażona w dwa małe kółka.

●

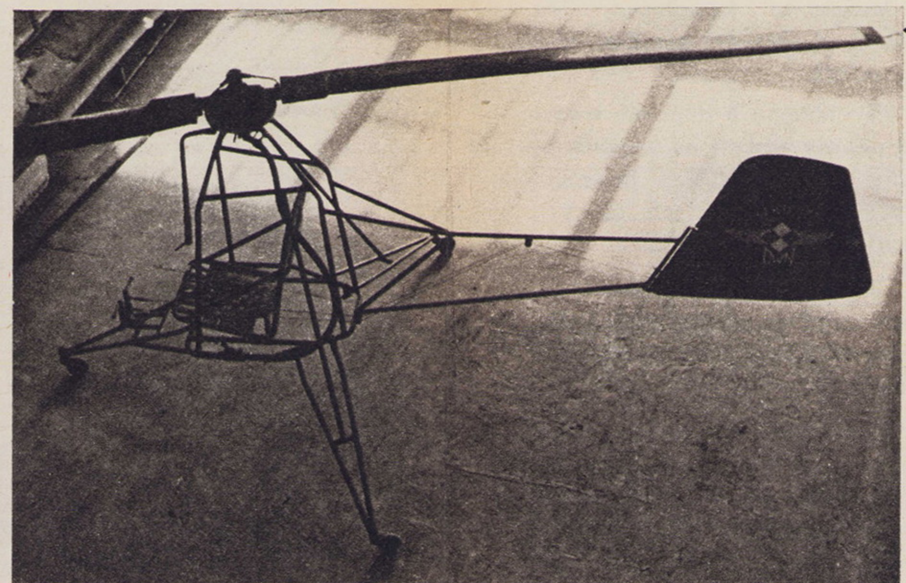
Draken w wersji przechwytującej, uzbrojony w pociski kierowane Falcon starszej generacji, produkowane w swoim czasie na licencji amerykańskiej w Szwecji.

Zdjęcia: Saab-Scania

DANE TECHNICZNE I OSIĄGI

Rozpiętość skrzydeł	9,4 m
Powierzchnia skrzydeł	49,2 m^2
Wysokość	3,9 m
Długość kadłuba (z sondą ciśnieniową)	15,4 m
Kąt skosu krawędzi natarcia skrzydła części: wewnętrznej/zewnętrznej	80°/57°
Masa startowa w konfiguracji gładkiej	11 400 kg
Masa startowa z 2 bombami po 454 kg i 2 podwieszanymi zbiornikami o pojemności 1275 dm^3	14 590 kg
Masa startowa maksymalna	15 000 kg
Masa startowa w wersji przeciążonej	16 000 kg
Prędkość wznoszenia npm w konfiguracji gładkiej, z włączonym dopalaczem	10 500 m/min
Prędkość maksymalna	Ma = 2
Rozbieg (w konfiguracji gładkiej) z włączonym dopalaczem	650 m
Rozbieg z maksymalną masą startową z włączonym dopalaczem	1170 m
Dobieg przy masie 8800 kg	530 m
Czas wznoszenia na wysokość 11 000 m	2,6 min
Czas wznoszenia na wysokość 15 000 m	5,0 min
Zasięg (z dodatkowymi zbiornikami)	2840 km

Promień działania samolotu w zależności od wysokości lotu, uwzględniając 5-minutową walkę, wynosi od 635 km (bez podwieszanych zbiorników ale np. z bombami 9×454 kg) do 1100 km (z 4 podwieszanymi zbiornikami i 2 bombami po 454 kg każda).

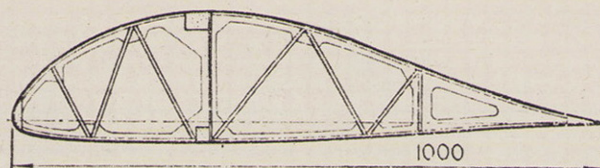


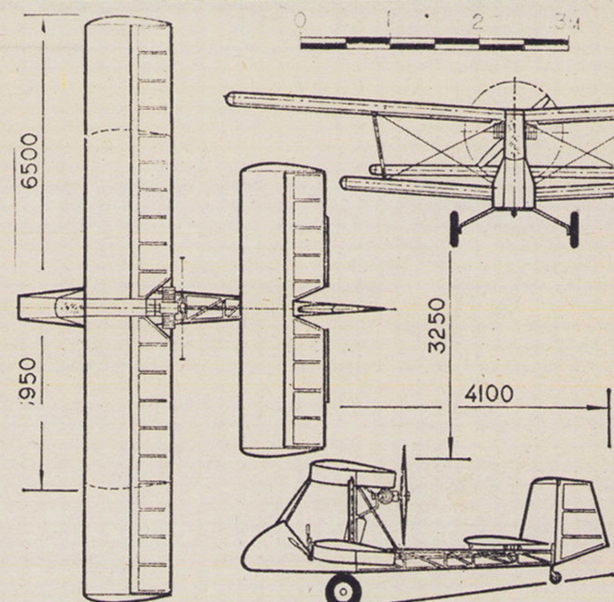
DWN LILIPUT

W archiwum SP znaleźliśmy zdjęcie minišmigłowca jednomiejscowego DWN Liliput, ze sterem kierunku. Prawdopodobnie miał otrzymać silniki odrzutowe na końcach łopat wirnika nośnego. Widoczne są przewody zapłonowe. Może ktoś wie więcej na temat Liliputa? Przybliżona data jego zbudowania: przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych.

BUSIEŁ

Radziecki jednomiejscowy samolot kategorii eksperymentalnej Busieł z 1985, z profilem dla bardzo małych prędkości lotu BR-72. Pow. płata — 9 m^2. Masa całkowita — 227 kg. Silnik o mocy 18,4 kW przy 4500 obr/min ze śmigłem o średnicy 900 mm i skoku 520 mm. Ciąg statyczny — 637 N. Prędkości 120/55 km/h, wznoszenie (0 m) — 1,6 m/s; max. dopuszczalne przeciążenie: +4 i −2. Konstruktorzy: Oleg i Igor Wachruszewowie.







WIDOK Z OKNA DLA... KOSMONAUTÓW

Po gimnastyce kosmicznej opiszemy inny sposób zwiększenia sprawności pracy astronautów. Jednym z nich jest tzw. robot wnętrzowy zaproponowany w ZSRR. Otóż sekcja medycyny lotniczej i kosmicznej Instytutu Naukowo-Badawczego ILJe i TAN ZSRR zaleciła niedawno wprowadzenie do produkcji seryjnej światło-dźwiękowego przyrządu relaksującego, już wypróbowanego w klinikach ziemskich. Po 10 minutach zabiegu znikają napięcia nerwowo-psychiczne operatora komputera, kontrolera ruchu lotniczego, kosmonauty, robotnika taśmy montażowej, tkaczki itp. Przyrząd może służyć relaksacji indywidualnej (np. w podróży) lub zbiorowej w miejscu pracy. Wydajność pracy zwiększa się do 10%, a zmniejsza się liczba wypadków. Krótki seans relaksacji przyrządowej jest równoważny przebyciu półkilometrowej trasy wycieczki na nartach.

Kosmonauci wciąż odczuwają brak „widoku z okna" — rytmu życia ziemskiego. Prowadzono odpowiednie doświadczenia przygotowane przez dr. sztuki **L. Mielnikowa**, przygotowano barwne przeźrocza na różne pory roku i doby.

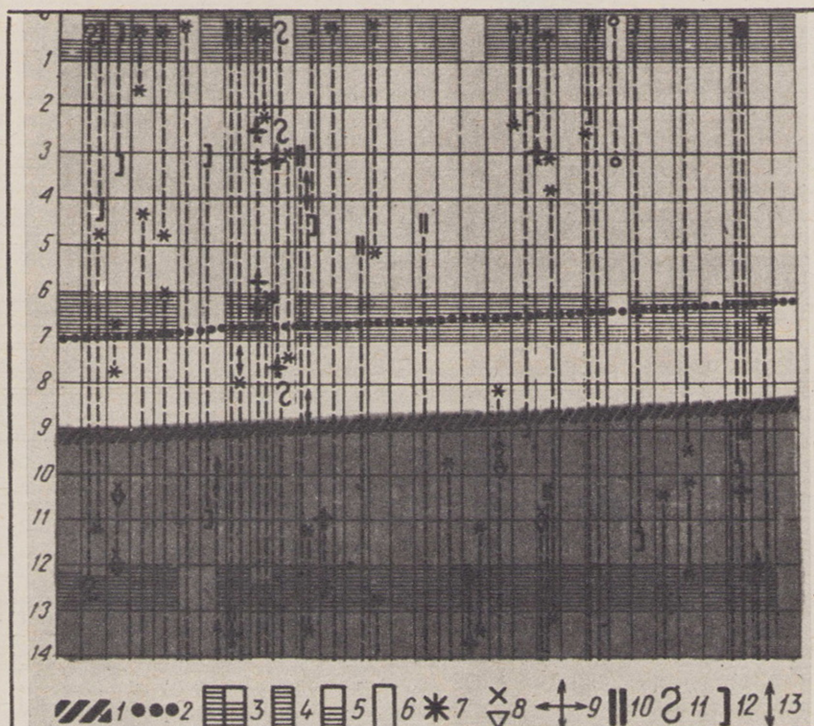
W 1984 kosmonauci z podstawowej załogi Saluta (L. Kizim i W. Sołowjow) mieli do dyspozycji pokładową galerię obrazów: zdjęć fotograficznych i reprodukcji dzieł malarskich przyrody. Trening na ruchomej ścieżce w połączeniu z obrazem dawał wrażenia ziemskiej wycieczki. Wypróbowano również odmianę wideofilmową. Kosmonauci A. Iwanczenkow i W. Kowalonok mieli w Salucie-6 specjalny magnetowid z wyborem obrazów.

Koncepcja radziecka dąży do dynamicznej organizacji wnętrza statku kosmicznego o ciągłych w nim zmianach czynników fizycznych i psychoestetycznych. Zmienny obraz przyrody związany będzie z temperaturą, wilgotnością i ciśnieniem powietrza, nawet podmuchami wiatru i zapachem. Do tego dochodzą — zmiany geometrii wnętrza.

Ciekawe, że już na progu ery kosmicznej Siergiej Korolew interesował się wykorzystaniem światła i dźwięku dla załóg statków międzyplanetarnych. Ale dopiero niedawno technika stworzyła takie możliwości.

Na zdjęciu u góry: pejzaż do projekcji w oknach-ekranach stref wypoczynku kabin kosmicznych z 1970. Odnosi się do konkretnej pory roku i pory doby z kolorystycznymi i optycznymi właściwościami. Służy odprężeniu nerwowemu i usuwaniu zmęczenia.

Na wykresie: meteorologiczny model roku z syntetyczną informacją o podstawowych zjawiskach astronomicznych i meteorologicznych. Uwzględniono wschód i zachód Słońca, zmiany dni i nocy, oświetlenie. Na osi pionowej wyznaczone zostały godziny dobowe.



KRONIKA

● 1986-07-05. Start satelity Kosmos-1761. Orbita: 39 325 × 607 km; 63°; 11 h 49 min. Aparatura naukowa, radiotelemetryczna i do dokładnego pomiaru elementów orbity.

● W USA dokonano 1986-06-27 udanej próby przechwycenia i zniszczenia doświadczalnym pociskiem rakietowym na 4000 m celu powietrznego o prędkości Ma = 3, zrzuconego z samolotu. Eksperyment z programu „wojen gwiezdnych". W czerwcu z bazy na przylądku Canaveral odpalono 3 rakiety Pershing-2 przez obsługę tych rakiet stacjonującą w RFN. Uzyskano zasięg 1300—1800 km. Na przełomie czerwca/lipca 1986 próbny uskrzydlony pocisk manewrujący Tomahawk przeleciał nad Oceanem Spokojnym (Aleuty) ponad 800 km.

● Ogólnoafrykańska agencja prasowa PANA zamierza w przyszłości zbudować własny system łączności satelitarnej.

● Polska ekspedycja polarna PAN na Spitsbergen, która wyruszyła w lipcu 1986, ma w programie szerokie badania jonosferyczne z wykorzystaniem sygnałów z satelity.

● W wyprawie samolotu kosmicznego Challenger 51F w 1985 dwaj astronauci-krótkofalowcy przekazali na Ziemię obrazy telewizji amatorskiej oraz nawiązywali łączność, także z Europą.

● Przewiduje się, że aż 80% stosowanych w przemyśle tworzyw w roku 2000 nie jest jeszcze znanych. 400 nowych stopów ma dostarczyć technologia kosmiczna.

● Nagrodę Klub Świata przyznano w maju 1986 modelarzom z klubu zdalnego sterowania przy Centrum Kosmicznych Lotów Załogowych NASA w Houston. Członkowie klubu znani są w świecie, np. D. Rihn miał prelekcję i pokaz wideo na mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej na Węgrzech, zaś astronauta H. Gibson wygłasza odczyty o locie kosmicznym.

● Rakieta propagandowa Batalionu Bundeswehry (RFN) do wojny psychologicznej ma średnicę 110 mm i zawiera 1400 ulotek formatu A5. Zasięg rakiety (bezodłamkowej) — 15 km.

● ANT Nachrichtentechnik z RFN i Alcatel Espace (Francja) zawarły w 1986 porozumienie o współpracy technicznej w dziedzinie satelitów łącznościowych. Wszystkie etapy: od studiów do budowy, montażu i prób. Udział finansowy ANT wynosi 1 mld marek. Jest to przedsiębiorstwo najbardziej liczące się w RFN w technice kosmicznej.

● Senat USA zatwierdził Jamesa Flechtera na stanowisko dyrektora generalnego NASA (był nim w 1971—1977).

● Francuz, dr medycyny J.—L. Etienne dotarł 1986-05-11 do północnego bieguna geograficznego po przebyciu 750 km w 66 dni. Był namierzany w systemie satelitarnym Argos. Współpraca z centrum kosmicznym w Tuluzie.

● Satelita Exosat zakończył działanie 1986-04-09, po 1050 dniach pobytu na orbicie. Satelita badawczy promieniowania rentgenowskiego ponad 2000 razy obserwował źródła promieniowania X.

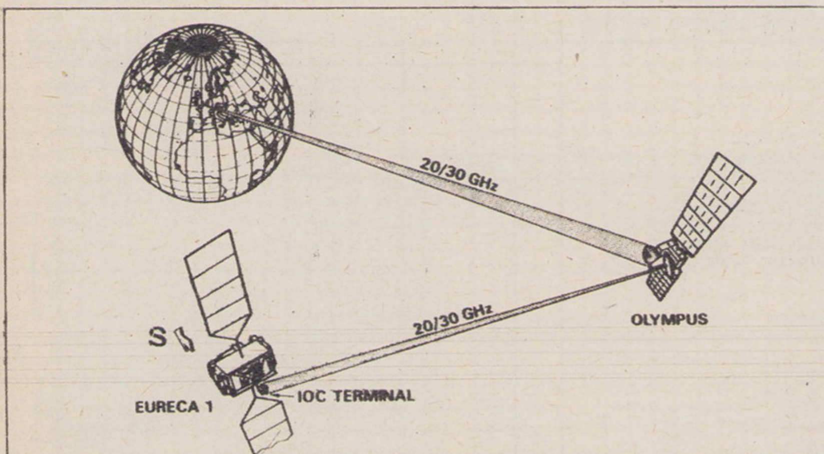
IOC

Schemat działania pierwszego zachodnioeuropejskiego systemu łączności międzyorbitalnej IOC powstającego przy współpracy: Francji (38% udziału finansowego), W. Brytanii (33%), Belgii (13%), Włoch (11%) i Hiszpanii (5%). Sześciomiesięczne próby przewidywane w 1988.

Satelita Olympus będzie współpracował z naziemną stacją satelitarna Fucino we Włoszech oraz z Las Palmas na hiszpańskich Wyspach Kanaryjskich, zaś Eureca I IOC z Villafranca (i Darmstadt). S — kierunek ku Słońcu.

Program IOC jest realizowany etapowo: etap wstępny — maj 1983, etap koncepcyjny — czerwiec 1985 (zakończenie), etap realizacyjny — drugi semestr 1987, start satelity Eureca — marzec 1988. Udział wiodący 9 przedsiębiorstw z Francji, W. Brytanii, Włoch i Belgii.

Ilustracje: „Tiechnika—Mołodioży", „La lettre du CNES".



WKŁAD ASTRONAUTYKI W NAUKĘ

Czytając o osiągnięciach technicznych astronautyki warto pamiętać, że właśnie jej nauka światowa zawdzięcza powstanie nowy działów. Są nimi:

Biologia kosmiczna zapoczątkowana w ZSRR na przełomie lat czterdziestych/pięćdziesiątych oraz lotami satelitów Kosmos-110 i Bios-3 (USA).

Geodezja kosmiczna badająca kształty i wymiary Ziemi, pole grawitacyjne w oparciu o zdjęcia satelitarne i pomiary torów sztucznych satelitów.

Kosmiczna wiedza o Ziemi oparta na teledetekcji lądów i mórz z orbity.

Lingwistyka kosmiczna powstała na styku teorii informacji i lingwistyki matematycznej. Powstała w 1960 w Holandii z myślą o przyszłym porozumieniu się z innymi cywilizacjami.

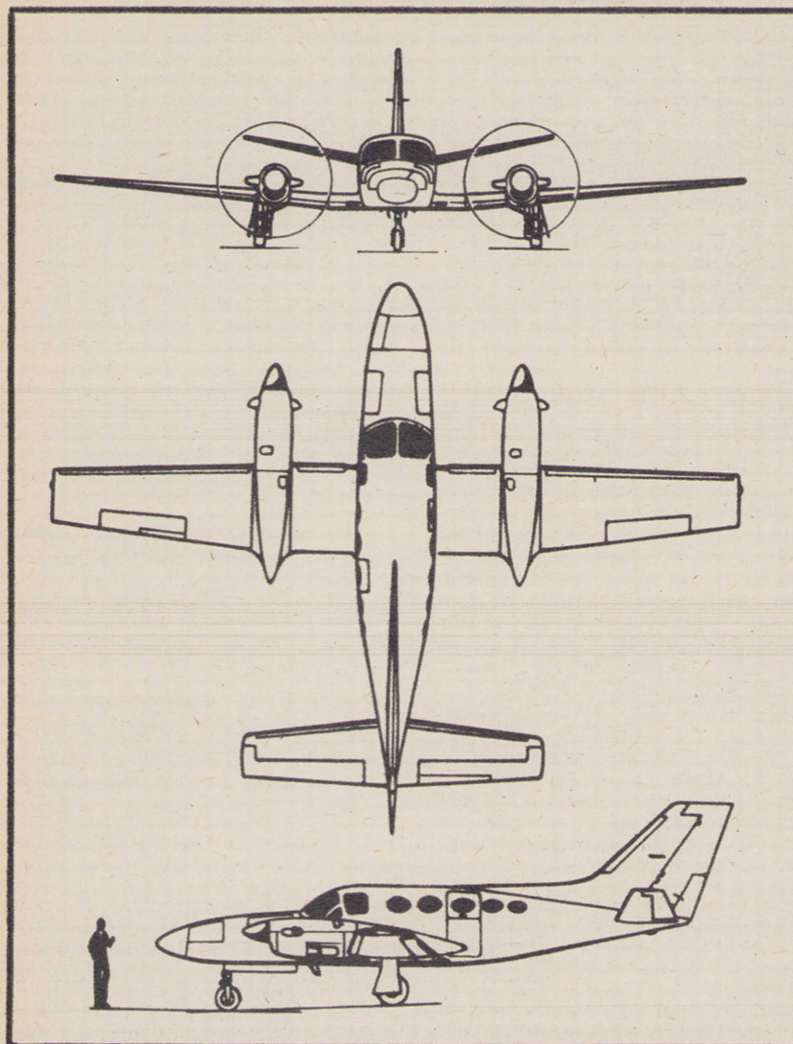
Medycyna kosmiczna, bez której nie byłyby możliwe loty kosmiczne.

Psychologia kosmiczna mająca istotny wpływ na współdziałanie załóg statków kosmicznych, organizację ich pracy i wypoczynku.

Chemia kosmiczna badająca bezpośrednio chemiczny skład materii Księżyca i niektórych planet.

Technologia kosmiczna, która dała początek jakościowo nowym tworzywom i technikom wytwórczym dla nauki, metalurgii, chemii lekarstw.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE





LEKKI SAMOLOT TRANSPORTOWY CESSNA CONQUEST I

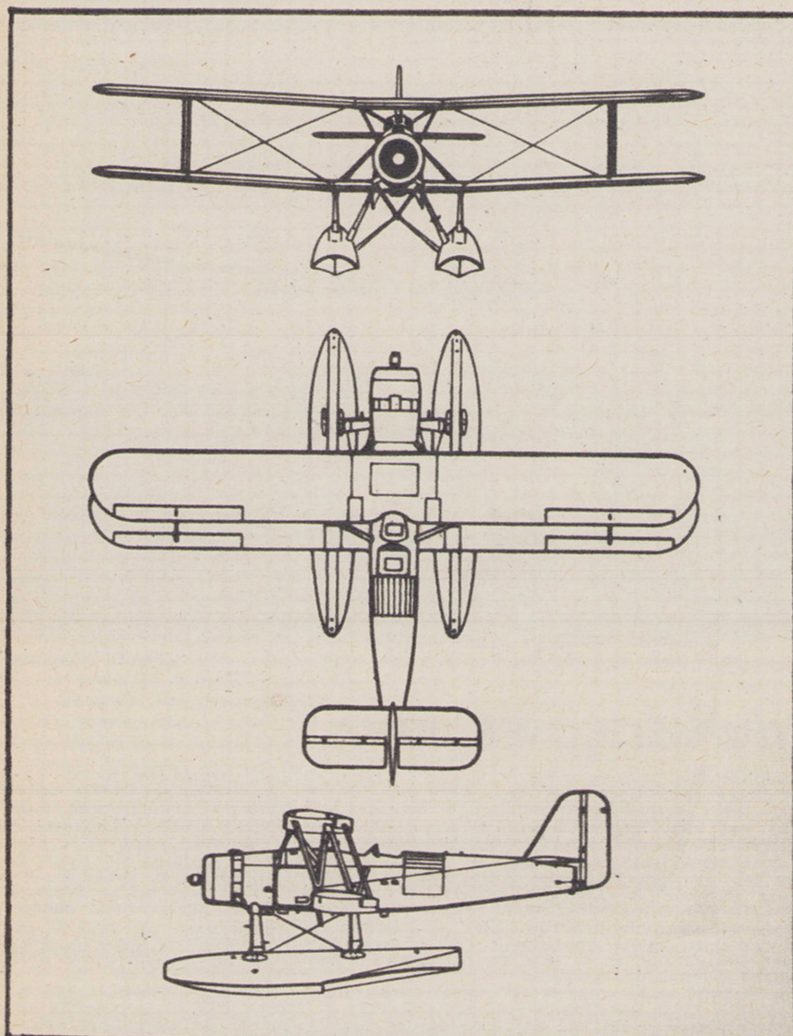
Amerykańska wytwórnia Cessna, rozwijając swój samolot Corsair oparty na konstrukcji płatowca wcześniejszego samolotu Model 421 Golden Eagel, opracowała nowy samolot Cessna Conquest I. W tym samolocie transportowym wprowadzono również wiele ulepszeń oraz nową awionikę, zwiększającą możliwości pilotażowo-nawigacyjne. Zainstalowano specjalne pierścienie upraszczające mycie silników oraz wyposażenie kabiny.

Cessna Conquest jest lekkim, dwusilnikowym dolnopłatowcem metalowym z napędem turbinowo-śmigłowym, z wolnonośnym skrzydłem i usterzeniami, z gondolami silnikowymi umieszczonymi na skrzydle i znacznie wysuniętymi, z trójkołowym podwoziem wciąganym z przednim kółkiem. Kabina ciśnieniowa ma 6—8 miejsc. Według danych wytwórni do połowy 1984 dostarczono 182 szt. samolotów Corsair i Conquest I. Samolot ten uzyskał już certyfikat FAA. Skrzydło o obrysie prostokątnym między gondolami i trapezowym w częściach zewnętrznych, bez skosu, ze wzniosem 5°. Profile NACA zmodyfikowane: 23018-63 u nasady i 23009-63 na końcach, zwichrzenie geometryczne —2°. Konstrukcja dwudźwigarowa z podłużnicami. Pokrycie w częściach zewnętrznych klejone. Lotki krótkie nie dochodzące do końców skrzydła oraz klapy szczelinowe, poruszane elektrycznie. Na lewej lotce klapka wyważająca.

Kadłub półskorupowy opracowany wg zasady fail-safe, ma 5 okien oraz drzwi wejściowe z lewej strony. Wyjście awaryjne na skrzydło z prawej strony kabiny. Jest ona ogrzewana i wentylowana. Usterzenie o obrysach trapezowych, ze statecznikami i sterami, z klapkami i wyważeniem rogowym. Usterzenie wysokości ze wzniosem 12°, zaś kierunku z dużym skosem. Podwozie z goleniami wolnonośnymi i z pojedynczymi kołami, wciągane hydraulicznie. Koła z hamulcami tarczowymi oraz z hamulcem parkowania. Napęd: 2 silniki Pratt-Whitney PT6A-112 o mocy 335,5 kW każdy, z trójłopatowymi śmigłami Hartzell lub Mc Cauley o szerokiej cięciwie łopat metalowych, o stałych obrotach, z odwracaniem ciągu i ustawianych automatycznie w chorągiewkę, gdy silnik nie pracuje. Paliwo w zbiornikach w częściach zewnętrznych skrzydła, w gondolach i w kolektorowym zbiorniku kadłuba, łącznie 1411 dm^3. Silniki są synchronizowane. Bagażniki: przedni na 272 kg (0,95 m^3) i tylny na 227 kg (0,87 m^3). Wyposażenie kabiny umożliwia loty wg IFR. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 13,45 m, długość — 10,93 m, wysokość — 3,84 m, pow. skrzydeł — 20,9 m^2, wydłużenie — 8,65, średnica śmigła — 2,37 m; rozstawy: kół — 5,30 m, osi — 3,20 m. **Masy:** własna — 2229 kg, użyteczna — 1672 kg, max. startowa — 3901 kg, max. do lądowania — 3629 kg, max. paliwa — 1115 kg. Obciążenia: skrzydła — 196,7 km/m^2, mocy — 5,81 kg/kW. **Osiągi:** prędkości: max. dopuszczalna — Ma = 0,52 (424 km/h), podróżna (5400 m; masa 3175 kg) — 489 km/h, ekonomiczna — 389 km/h, przeciągnięcia z klapami i podwoziem — 147 km/h, wznoszenie — 9,45 m/s (1,8 m/s z 1 silnikiem), pułap praktyczny — 10 180 m / 5240 m z 1 silnikiem), start na przeszkodę 15 m — 757 m, lądowanie znad 15 m — 654 m, zasięg z max. paliwem — 1874 do 2919 km.

LAMUS 1939-1945



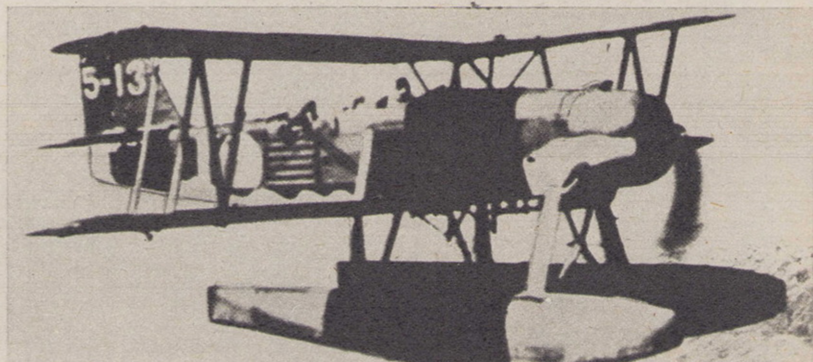
WODNOSAMOLOT KAWANISHI E-7K2 (ALF)

Jednym z najbardziej popularnych i lubianych przez załogi wodnosamolotów marynarki japońskiej w początkowym okresie wojny na Oceanie Spokojnym był zwiadowczy dwupłatowiec pokładowy Kawanishi E-7K 2, znany również pod kodowym oznaczeniem alianckim Alf. Projekt samolotu powstał w 1932 wg wymagań 7-shi przedłożonych zakładom Kawanishi i Aichi. Model J opracowany przez Kawanishi, którego prototyp oblatano 1933-02-06, okazał się lepszy od konkurencyjnego Aichi AB-6. Toteż w 1933 na zamówienie lotnictwa marynarki japońskiej samolot został skierowany do produkcji jako wodnosamolot zwiadowczy Typ 94 lub E-7K 1. W 1935 samolot wszedł do służby i wyróżnił się doskonałymi własnościami hydrodynamicznymi oraz niezawodnością, toteż wkrótce zyskał sobie znakomitą reputację. Na samolocie tego typu wykonany został przelot bez wodowania z Yokosuki do Bangkoku (pilot Nitta).

Po wyprodukowaniu 183 wodnosamolotów w 1938 do produkcji weszła jego ulepszona odmiana E-7K 2, w której dotychczasowy silnik rzędowy Hiro Typ 91 (370—440 kW) został zastąpiony 14-cylindrowym silnikiem gwiazdowym Mitsubishi Mk 2 Zuisei 11 o mocy 640 kW, co oczywiście bardzo poprawiło osiągi samolotu, zachowując dobre własności pilotażowe i eksploatacyjne. Samolot E-7K 2 był używany do morskiego zwiadu, startując zarówno z katapult okrętów wojennych, jak i z baz przybrzeżnych. Stanowił on standardowe wyposażenie krążowników klasy Atogo i Nachi. Oprócz zwiadu używano go również do patroli przeciwko okrętom podwodnym, do eskortowania konwojów i łączności. Był też budowany w odmianie bezpilotowej jako cel latający. W początku wojny E-7K 2 został zastąpiony w pierwszej linii nowocześniejszym samolotem Aichi E-13A 1 i przesunięty do zadań treningowych. Pod koniec wojny obie odmiany E-7K 1 i E-7K 2 wystąpiły jeszcze raz w roli bombowców samobójczych w akcji Kamikaze.

E-7K 2 Alf był wodnosamolotem konstrukcji całkowicie metalowej, z pokryciem płóciennym. Kadłub o przekroju prostokątnym mieścił trzyosobową załogę w odkrytych kabinach ustawionych jedna za drugą. Silniki z osłoną NACA. Podłodzie było złożone z 2 metalowych, jednoredanowych pływaków. Uzbrojenie samolotu składało się z 3 k.masz. (1 stały, 2 ruchome) kalibru 7,7 mm oraz z 4 bomb po 60 kg. Ogółem wyprodukowano 530 wodnosamolotów: 183 — E-7K 1 i 347 — E-7K 2. **(J.Ś.)**

DANE TECHNICZNE E-7K 2 (640 kW). **Wymiary:** rozpiętość — 14,0 m, długość — 10,5 m, wysokość — 4,55 m. **Masy:** własna — 1980 kg, całkowita — 2995 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 275 km/h (2000 m), przelotowa — 185 km/h (1000 m), czas wznoszenia na 3000 m — 9 min 6 s, pułap — 7060 m, zasięg — 1850 km. Na zdjęciu i rysunku E-7K 2.



UFO KONTRA SAMOLOTY

W nawiązaniu do artykułu L. Galickiego „Porwany przez UFO" (SP nr 18/1986) chciałbym dorzucić jeszcze parę dodatkowych danych na temat spotkań NOL z samolotami. Nie dotyczą one wprawdzie przypadków porwań pilotów przez UFO (również w przypadku Valenticha nie można z pewnością twierdzić, iż został on porwany przez NOL), mówią jednak o bezpośrednim kontakcie nieznanego obiektu z samolotem za pomocą „efektu cieplnego", zderzenia, czy też „czasowych oddziaływań elektromagnetycznych". Wszystkie one pochodzą z półkuli zachodniej z lat pięćdziesiątych naszego wieku, a więc z początkowego okresu „współczesnej ery NOL". Oto fakty:

19 października 1953 po północy samolot pasażerski DC-6 z American Airlines pilotowany przez kapitana J.L. Kidda wystartował z Filadelfii do Waszyngtonu. W okolicach Baltimore drugi pilot zauważył obiekt, który skierował oślepiający biały promień światła na samolot i ruszył w jego kierunku. Pilot wykonał gwałtowny manewr, aby uniknąć zderzenia, zakończony powodzeniem. Lekko poszkodowani zostali tylko pasażerowie nieprzygotowani na tego rodzaju manewr. Kontrola lotów w Waszyngtonie stwierdziła, że w tym czasie i rejonie nie było żadnego samolotu.

14 kwietnia 1954 lot rejsowy 193 United Airlines przebiegał nad Long Beach (USA). Około północy z ciemności wyłonił się nagle czerwony błyszczący obiekt i mijając samolot tracił go. Oficjalne oświadczenie lotnictwa cywilnego podało, że „na wysokości 1500 m nad Long Beach doszło do zderzenia samolotu z niezidentyfikowaną maszyną". Również i w tym przypadku pasażerowie odnieśli lekkie kontuzje.

1 lipca 1954 w południe radar bazy Sił Powietrznych USA w Griffiss na północy stanu Nowy Jork odebrał obcy sygnał. Obsługa początkowo sądziła, że to samolot zbliżający się do bazy, lecz kontrola lotów wykazała, że żaden samolot nie znajduje się w okolicach bazy. Startuje więc F-94 i kieruje się w stronę nieznanego biektu. Niepełna 2 minuty później pilot myśliwca dostrzega lśniący obiekt w kształcie dysku, który znajduje się kilka tysięcy metrów nad jego maszyną. Pilot wznosi swój samolot i zwiększa szybkość. Obiekt jest nieruchomy, przestrzeń między nimi a samolotem zmniejsza się szybko. Nagle silnik myśliwca zatrzymuje się, a pilot i towarzyszący mu w tym locie operator odczuwają „piekielne ciepło", chociaż wskaźniki nie sygnalizują pożaru. Przestraszony operator wyskakuje z maszyny, a w kilka sekund za nim oślepły i w pół uduszony pilot. Spadając widzą jeszcze ogromny kolisty obiekt. Lotnicy wylądowali cali i zdrowi na przedmieściach Walesville, samolot spadł miażdżąc samochód i dwa domy, zabijając 4 osoby, w tym 2 dzieci.

W nocy z 22 na 23 lipca 1956 kapitan Marvin Stenvers leciał na wysokości 5000 m nad Pixley (Kalifornia) na pokładzie samolotu C-131. Nagle jego samolot nieoczekiwanie otrzymał cios z prawej strony, który wstrząsnął maszyną. W wyniku zdarzenia samolot obniżył lot na wysokość 3000 m, a pilot zameldował przez radio: „potrącony przez latający talerz".

14 sierpnia 1957 samolot transportowy C-47 opuścił Porto Alegre kierując się do Rio de Janeiro, pilotowany przez kapitana Jorge Aranjo. Drugim pilotem był Edgar Soares. Lecieli z prędkością 250 km/h na wysokości 1700 m nad warstwą chmur. Nagle zauważyli niezidentyfikowany obiekt, który z fantastyczną wręcz prędkością zbliżył się do samolotu. Gdy był już w niewielkiej odległości, w samolocie wygasło światło, przestały pracować silniki, nie działało radio. Po kilku sekundach, gdy obiekt zanurzył się w chmury, wszystko wróciło do normy.

Kapitan Jean V. de Beyssac wystartował nocą z 3 na 4 listopada 1957 samolotem transportowym Varig Airlines C-46 z Porto Alegre do Sao Paulo (Brazylia). Wzniósł się na 2300 m i utrzymywał na tej wysokości nad powłoką chmur. Około 01:30 zauważył „czerwone światło" powyżej i na lewo od samolotu. Kilka chwil później wraz z drugim pilotem zaobserwował, że obiekt zwiększył prędkość i stanął przed samolotem. Zanim Beyssac zdążył zmienić kurs, obiekt był nad nim. Piloci poczuli silny swąd i zapach spalenizny — wskaźnik pożarowy niczego nie wykrył. Kontrola urządzeń ujawniła, że radio, iskrownik prawego silnika i radionamiernik były spalone. Załoga wróciła do Porto Alegre, gdzie zdała sprawozdanie z incydentu.

Carlos Rodriguez pilotował jednosilnikowy samolot w okolicach bazy morskiej w Curbelo (Urugwaj) 5 maja 1958, gdy ok. 15:40 ujrzał nieruchomy błyszczący obiekt w kształcie dysku unoszący się nad jego maszyną w odległości ok. 600 m. Nagle okropne ciepło uderzyło w samolot i było nie do zniesienia. Zniknęło, gdy obiekt odleciał pozostawiając za sobą smugę pary.

11 kwietnia 1959 o 18:30 z bazy powietrznej McChord do Tacoma (Waszyngton USA) wystartował z 4 ludźmi na pokładzie samolot wojskowy C-118. O 19:44 załoga przekazała komunikat: „Potrąciliśmy jakąś rzecz, lub jakaś rzecz potrąciła nas". Po upływie ułamków sekund pilot krzyczy przeraźliwie w radio: „Mayday! Mayday!" (międzynarodowy sygnał alarmowy), a w końcu „To on! To on!". Duża maszyna transportowa rozbiła się na zboczu gór. Wszyscy zginęli. Przedstawiciele APRO (Aerial Phenomena Research Organisation), którzy prowadzili badania tego przypadku, w swoich poszukiwaniach dotarli do świadków, którzy widzieli samolot na krótko przed katastrofą. Mówili oni, że widzieli dwa obiekty czerwone lub żółtawe podążające tuż za C-118.

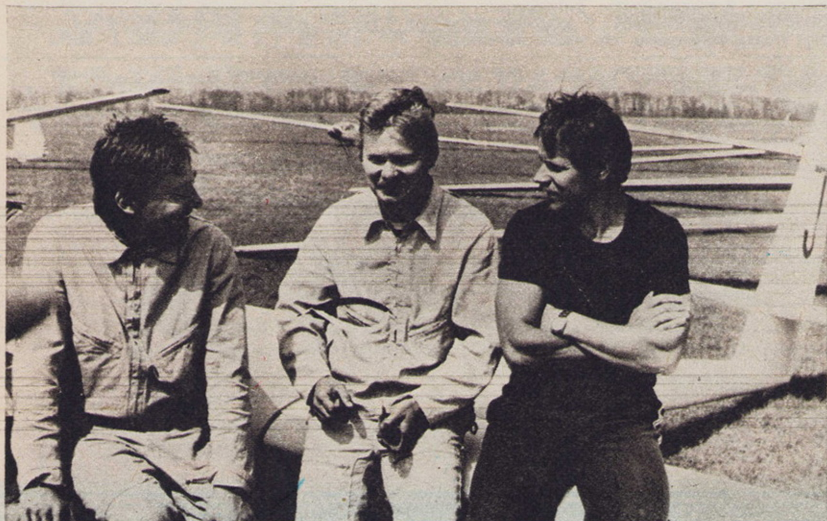
I na zakończenie jeszcze jeden przypadek, którego niektóre aspekty zdają się wskazywać, że UFO porwało samolot wraz z załogą. Działo się to 23 listopada 1953 nad jeziorem Superior.

W pościg za dostrzeżonym nieznanym obiektem ruszył samolot myśliwski F-89. Obydwa obiekty — NOL i samolot — były obserwowane na ekranie radarowym w Kinross. W pewnym momencie obsługujący radar zauważył na ekranie, że dwa obiekty połączyły się, po czym punkt świetlny wskazujący położenie NOL błyskawicznie zniknął z ekranu radaru. Na ślad F-89 i jego dwóch pasażerów — mimo intensywnych poszukiwań — nie natrafiono. A więc porwanie czy coś innego? Ale co?...

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)



Powyżej: szybowiec Lietuva-2 Julia na starcie; za nim stoi Jantar Standard. Poniżej: konstruktorzy nowego szybowca Lietuva-2 (od lewej): Algimantas Jonuszas, Aleksandr Silwanowicz i Antanas Rukas.





Lietuva-2R w locie. W głębi samoloty PZL-104 Wilga.

Zdjęcia: J. Sytnik

DWUMIEJSCOWA JULIA

Jak informuje nasz stały korespondent J. Sytnik, trzech entuzjastów sportu szybowcowego: Algimantas Jonuszas, Aleksandr Silwanowicz i Antanas Rukas opracowało nowy szybowiec dwumiejscowy przeznaczony do lotów rekordowych. Cała trójka jest członkami reprezentacji kraju, mistrzami sportu ZSRR i inżynierami lotniczymi. Zbudowali, oblatali i przeprowadzili badania szybowca Lietuva-2R, który nieoficjalnie nazywają Julia. Na stateczniku pionowym znajduje się pierwsza litera tego imienia. Szybowiec został zbudowany w doświadczalnym zakładzie lotniczym DOSAAF na Litwie z materiałów krajowych i wyposażony w krajowe przyrządy pilotażowo-nawigacyjne. Algimantas, Aleksandr i Antanas mają nadzieję poprawić nie tylko rekordy ZSRR ale również świata.

Za podstawę nowej konstrukcji wzięto dwumiejscowy szybowiec ŁAK-12. Jego kabinę powiększono o 500 mm, co umożliwiło umieszczenie za fotelem pilota dość wygodnego fotela dla pasażera.

Oto niektóre dane nowego szybowca: rozpiętość — 20,42 m, długość — 7,73 m, wysokość — 1,7 m, powierzchnia skrzydła — 14,63 m². Masy: max. w locie — 650 kg, balastu wodnego — 150 kg. Max. doskonałość przy prędkości 113 km/h — 48. Minimalne opadanie przy prędkości 85 km/h — 0,5 m/s.

70 LAT RUMUŃSKIEGO GODŁA LOTNICZEGO

Lotnictwo rumuńskie zaczęło oznaczać swe samoloty trójkolorowymi kokardami w 1912. Od 1916 na samolotach zaczęły się pojawiać barwne godła pilotów, rzadziej samolotów. Dziś zamieszczamy barwną tablicę godeł wojskowego lotnictwa rumuńskiego z początkowego okresu 1916—1921, gdy walczyło ono po stronie Ententy (Francja, Rosja, W. Brytania i 22 inne państwa) przeciwko Państwom Centralnym (Niemcy, Austro-Węgry, Turcja i Bułgaria). Należały one do lotników I Grupy Lotniczej bazującej w Bacău, II Grupy w Tecuci i III Grupy w Galati.

Godła **A**, **B** były na samolotach obserwacyjnych Farman F-40. Pilot D. Badulescu 1917-08-09 na samolocie F-40 z godłem **B** pokonał austriacki samolot Aviatik C-1, którego pilot F. Schlarbaum został wzięty do niewoli.

Godło **C** nosił samolot F-40 z eskadry F.6 pełniący w sierpniu 1917 służbę zwiadowczą, szturmową i bombardującą w rejonie Valea Sușitei. Należał do załogi P. Joanin i Gh. Stilpeanu wyróżnionej orderami bojowymi.

Godło **D** znajdowało się na samolocie Nieuport-17 z eskadry N.1.

Metalowy samolot Farman pilotowany w październiku 1916 przez C. Mincu, potem z obserwatorem R. Cutarida na froncie Salonik, miał godło **E**. Samolot zakończył służbę w lutym 1918. Nosił dwie nazwy potoczne: Gara de Nord-Obor i Acvila.

Z godłem **F** latał R. Vascea na samolocie F-40 z eskadry F.4, m.in. na bombardowanie rejonów Racoasa—Marasti—Cimpurile w czerwcu—lipcu 1917, z obserwatorami T. Burduloiu, P. Craciunescu i J. Chritescu.

Godło **G** miał Sopwitch z eskadry F.7 (przemianowanej w 1917 na S.12). Był to samolot dyspozycyjny generała na froncie między Karpatami a środkowym Dniestrem, z bazą w Dorohoi.

Francuz H. Manchoulas walczący na samolocie Nieuport-11 w eskadrze francusko-rumuńskiej N.3 miał godło **H**. Zestrzelił 2 samoloty przeciwnika w 1917.

Godło **I** nosił samolot dowódcy eskadry N.3 pilota Gonda w 1917.

J, to godło samolotu F-40 z eskadry F.5 lotnika morskiego R. Irimescu, znanego m.in. z bombardowania portu Brăila na Dunaju.

Samolot Nieuport-11 z godłem **K** pilotowany przez V. Craiu atakował w 1917 liczne samoloty, m.in. niemiecki wodnosamolot nad rzeką Seret.

Godło **L** znajdowało się na samolocie niemieckim Siemens Schuckert DLR-70 zdobytym przez wojska rumuńskie w październiku 1919. Był to samolot 4-silnikowy o rozpiętości 44 m i masie 12 Mg. Po naprawie samolot został oblatany przez załogę rumuńską P. Macavei, H. Giossanu i C. Stiubei.

Godło **Ł** nosił samolot Spad pilota F. Rostoskiego z lotnictwa austro-węgierskiego, który na froncie włoskim przeleciał jako ochotnik na stronę wojsk rumuńskich, służąc tam w różnych eskadrach.

Godło **M** było spotykane dość często, m.in. na kadłubie samolotu Nieuport-XXIV.

Godło **N** nosił samolot Sopwith 1 1/2 Strutter, zaś godło **O** i **P** samoloty znane tylko z nazwy potocznej.

Godło **R** było umieszczone na samolocie Bleriot rumuńskiej Narodowej Ligi Lotniczej (LNA) w 1912. Właśnie samoloty LNA otrzymały w 1912 trójbarwne kokardy.



Rysunki: wg „Tehnium"

WYKORZYSTAJMY TO KONIECZNIE

Z prawdziwą przyjemnością przeczytałem artykuł Henryka Kucharskiego „Blisko lotnictwa" (SP nr 18/1986, str. 4) i uważam, że działalność plastyczna p. Bogdana Woźniesińskiego powinna zostać wykorzystana dla szerokiego popularyzowania lotnictwa. I tu pozwolę sobie zaproponować wydanie serii pocztówek z reprodukcjami obrazów tego malarza (jak zrozumiałem) — amatora.

Wiadomo jaką funkcję pełni karta pocztowa na całym świecie i truizmem byłoby mówić o jej funkcji nosicielki dzieł sztuki, wiadomości geograficznych, historycznych itp., a także o ogromnej rzeszy kolekcjonerów tych kart. Wiadomo też, że lotnictwo nie miało u nas (ku zmartwieniu jego entuzjastów) zbyt wiele — jak dotąd — pocztówkowych serii. Dlatego uważam za bardzo pożyteczne wykorzystanie tutaj prac p. Woźniesińskiego. Już wyobrażam sobie serie np. „Samoloty II wojny światowej", „Współczesne lotnictwo polskie" i inne.

Pragnę wyjaśnić, iż nie chcę zabierać głosu na temat wartości artystycznej wykonanych obrazów, bo się na tym nie znam ale mogę stwierdzić, oglądając ich reprodukcje we wspomnianym numerze „Skrzydlatej Polski", że są to dobre i wiernie oddane wizerunki samolotów i szybowców, a to się bardzo liczy.

Mgr ANDRZEJ ŻBIGNIEWSKI
Warszawa

POCZTA LOTNICZA

FAN CLUB LOTNICTWA?

Witold Wiankowski — Bytom, Andrzej Jastrzębski — Łupawa. Dziękujemy za cenne uwagi o SP. Jako „Skrzydlata Polska" staramy się zamieszczać na okładkach polski sprzęt latający lub sceny związane z wydarzeniami krajowymi. Adresów zagranicznych wytwórni lotniczych nie podajemy. Z druku spisu treści roczników zrezygnowaliśmy w wyniku ankiety czytelniczej (jego potrzebę wyraziło kilkanaście osób). Sprawa powołania w telewizji Fan Clubu lotnictwa przekracza nasze możliwości: radzimy zainteresować tym TVP.

Andrzej Ziober — Sosnowiec. Dziękujemy za bardzo obszerną wypowiedź w sprawie listu „O modelarstwie" w SP nr 19/1986. Nie pierwszą zresztą. Prosimy śledzić stałą rubrykę: Czy wiecie, że...

WODNOSAMOLOTY

Andrzej Kaniewski — Lublin. Seryjna łódź latająca Be-6 konstrukcji zespołu G. Bieriejewa miała rozpiętość 33 m i masę całkowitą max. — do 25 Mg. Rozwijała prędkość max. — 377 km/h (0 m) i ponad 400 km/h (2500 m). Konstrukcja metalowa. Dwa silniki tłokowe ASz-73 po 1766 kW. Uzbrojenie 5 działek 23 mm i do 3000 kg bomb.

Włodzimierz Kowalik — Bedlno. Łódź latająca Schreck FBA-17 jest opisana w książce A. Morgały pt. „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939" (1972).

TU-134

Artur Kubicki — Pniewo. Dziękujemy za miły list. Rzeczywiście w podpisie pod zdjęcie w SP nr 19/1986 na stronie 3 wkradła się pomyłka. Istotnie jest to samolot Tu-134. Dziękujemy.

ADRES

Aleksander Jeromin — Wolsk, ZSRR. Do trenera balonowej kadry narodowej Jerzego Czerniawskiego może Pan napisać pod adresem: **Centrum Wyszkolenia Lotniczego — Aeroklub Leszczyński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno.**

KLUB ISKRA

Leszek Gryc — ul. Norwida 9 B m. 3, 46-200 Kluczbork — poszukuje modeli samolotów F 14 Tomcat, F 15 i F 16 oraz książek z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, nry 3, 4 i 12. W zamian oferuje modele samolotów w skali 1:72, sklejony model Hurricanea w skali 1:32, „Małe Modelarze", „Modelarze", książki o lotnictwie i technice wojskowej.

Ryszard Meier — ul. Starowiejska 47 m. 6, 81-363 Gdynia — prosi Michaiła Maksimowa z Jakucka o kontakt listowny. Chętnie wyśle mu zaległe numery „Skrzydlatej Polski". Osobiście szuka publikacji o lotnictwie w języku rosyjskim.

Roland Köhler — R. Hohn-Weg 6, 9900 Plaven, NRD — poszukuje modeli plastykowych samolotów produkcji CSRS i ZSRR oraz modeli kartonowych różnych producentów.

Nikołaj Szirikow — 220095 Mińsk, ul. Rokossowskiego 60 kw. 476, ZSRR — zainteresowany jest korespondencją na tematy modeli, książek i katalogów lotniczych.

Maciej Czarnecki — ul. Świerczewskiego 10 B m. 7, 11-600 Węgorzewo — poszukuje plastykowych modeli samolotów w podziałce 1:144.

Zbigniew Niewieczerzała — ul. Składowa 5a/5, 11-510 Wydminy, woj. suwalskie — poszukuje aparatury Pilot (dwukanałowej) i silniczka modelarskiego o pojemności od 1,5 do 5,5 cm³. W zamian oferuje plakaty z Brucem Lee, nie sklejone modele samolotów, aparat fotograficzny Smiena lub gotówkę.

Józef Badurak — ul. Wylotowa 1, 71-753 Szczecin — poszukuje książki Hermana Geigera „Pilot alpejskich lodowców".

Witold Bolko — ul. Zwycięstwa 53/6, 45-777 Opole — poszukuje numeru 22/1986 „Skrzydlatej Polski".

Petr Lenart — Kurska 8, 62500 Brno, CSRS — zainteresowany jest wymianą plastykowych modeli samolotów.

S.J. Wiesiełych — 642000 Pietropawłowsk, ul. Internacjonalnaja 8/77, ZSRR — nawiąże korespondencję na temat modeli i materiałów modelarskich.

Zbigniew Szwedzik — ul. Szkolna 10/4, 41-902 Bytom — poszukuje modeli firm Novo i Smer oraz matowych lakierów Humbrol, Revell itp. W zamian oferuje modele w skali 1:72 — KP, Plastyk, Ruch oraz „Małe Modelarze" i „Modele Kartonowe".

Krzysztof Flanc — ul. Podstoczysko 22, 07-300 Ostrów Mazowiecka — poszukuje modeli samolotów: Mustang, Thunderbolt, Wellington, Kittyhawk. W zamian oferuje „Plany Modelarskie" (Jak 3, P 38, P 39, Ił 2, LWS Czapla, Hawker Tempest, P 51 Mustang), „Małe Modelarze" oraz liczne książki lotnicze.

Mirosław Król — ul. Trześniowska 1/55, 20-139 Lublin — poszukuje „Skrzydlatej Polski" nry 4/1980, 3, 26/1985, TBiU nry 42, 58, 67, 82, książek z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, nry 3, 4, 12, „Małych Modelarzy" nry 7—8/1966, 5—6/1970, 1—2/1976 (lub ich odbitek) oraz planów B 17G. Do wymiany przeznacza inne TBiU i dużą liczbę odbitek modeli samolotów z II wojny światowej. Może zapłacić.

T. Nowak — ul. Wieniawskiego 40/6, 59-400 Jawor — poszukuje TBiU (II wojna światowa), książek o tematyce lotniczo-wojskowej i innych publikacji dotyczących lotnictwa (np. Lamus, Barwy zwycięskich skrzydeł). W zamian oferuje modele samolotów Hurricane, Spitfire, Czapla, Łoś, Mustang, MiG 21, SR 53, Fury 1, Tu 144, Ił 18, tomiki Żółtego Tygrysa, luźne numery „Żołnierza Polskiego" i „Skrzydlatej Polski", kryminały, Sensacje XX wieku.

Rafał Banaś — ul. Belzacka 90/92, bl. 18, m. 56, 97-300 Piotrków Trybunalski — poszukuje planów oraz wycinanek z samolotami z okresu II wojny światowej oraz wszelkich wodnopłatów. W zamian oferuje TBiU, SP, ŻP, liczne publikacje. Chętnie nawiąże korespondencję z modelarzami celem wymiany doświadczeń.

Krzysztof Matysiak — ul. Grunwaldzka 9/1, 78-200 Białogard — poszukuje książek: „Rozwój samolotów naddźwiękowych", „Polskie samoloty wojskowe. 1918—1939", „Wojska rakietowe i artyleria — dziś i jutro", „Nowoczesny samolot wojskowy" oraz informacji dotyczących samolotów F 14 do 20, Mirage, MiG i Su. Kupi lub wymieni czasopisma: SP, TLiA, PWL i WOPK, WPT, L + K, „Krylia Rodiny", „Morze", TBiU 50 i 54. Nawiąże korespondencję dotyczącą współczesnego lotnictwa wojskowego.

Janusz Bargiel — ul. Przyjaźni 40a/7, 41-103 Siemianowice — prosi Leszka Chybickiego z Mińska Mazowieckiego i Zbyszka (nazwiska nie pamięta) z Kolbuszowej o ponowne podanie swych adresów, które mu zaginęły i nie może wywiązać się ze zobowiązań.

Sylwester Trudziński — ul. Stogryna 6/4, 59-600 Lwówek Śląski, woj. jeleniogórskie — poszukuje licznych „Planów Modelarskich" i „Małych Modelarzy". W zamian oferuje numery TLiA, „Modelarza", „Modelu Kartonowego", „Zrób to sam", książki „Historia ubioru", „Grzyby lasów polskich" i inne.

Andrzej Kanadys — ul. Fika 22/36, 31-214 Kraków — poszukuje „Skrzydlatej Polski" nry 4, 30/1975, 9, 45, 49/1976, 1, 36—37/1977, „Plany Modelarskie" nry 39, 52, 106 i innych, z planami samolotów, „Małego Modelarza" nry 11/1959, 9/1960, 3/1962, 3/1963, 7—8, 12/1968 i innych z samolotami, książki „Samoloty Września 1939" oraz wkładek czechosłowackiego „Modalara" z planami samolotów sterowanych radiem. W zamian oferuje numery „Skrzydlatej Polski" od roku 1970, „Modelarze", „Małe Modelarze", TBiU, książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, książki o modelarstwie lotniczym i okrętowym, „Plany Modelarskie" lub gotówkę.

OGŁOSZENIA DROBNE

Andrzej Haliński, 82-103 Stegna Gd., ul. Morska 16, odstąpi wycinanki ksero samolotów, okrętów i czołgów. Koperta, znaczek.

(ogł. nr 102)

Modelarstwo — Zbigniew Matlak, 32-590 Libiąż, ul. Chrzanowska 11 — wykona na życzenie indywidualnym odbiorcom śmigła z drewna do modeli latających. Kształt, średnice i skok wg życzeń. Wysyłka za zaliczeniem pocztowym. Koszt wysyłki pokrywa producent.

(ogł. nr 103)

Sprzedam motolotnie. **17-25-88, Warszawa.**

(ogł. nr 104)

Sprzedam lotnie. **Lech Ryszard, 46-264 Krzywiczyny 61.**

(ogł. nr 105)

Sprzedam modele firm zachodnich. Znaczek. **Franciszek Czobit. 62-920 Piła.**

(ogł. nr 106)

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. **Nowicki, 51-121 Wrocław 11, skrytka 105.**

(ogł. nr 98)

HUMOR CZYTELNIKÓW

Szanowna Redakcjo!

Nazywam się Bronisław Kapałka — mam 60 lat, jestem emerytem — członkiem ZBoWiD i członkiem Zarządu Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu. Poza tym jestem członkiem Zarządu Koła Lotniczego w Tuchowie, które ma niezłą sekcję lotniową. Do dnia dzisiejszego bawię się w modelarstwo redukcyjne. Plastyką zajmuję się amatorsko. Ponieważ zwracaliście się do czytelników o tworzenie humoru lotniczego, przesyłam Wam rysunek lotniarza. Jestem związany, jak wyżej wspomniałem z Aeroklubem Podhalańskim, dlatego w temacie jest góral.

Rys.: Bronisław Kapałka



Rok założenia 1930
SKRZYDLATA POLSKA
TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, zastępca redaktora naczelnego — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Henryk Kucharski, zastępca sekretarza redakcji — Piotr Górski, redaktorzy: Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Wiesława Dymnicka, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27 52 60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:

— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz na cały rok następny,

— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1986-08-01. Zam. 7971. P-84.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37605

SAMOLOT SZTURMOWY IŁ-2

OMÓWIENIE MODELU WYTWÓRNI PLASTYK

(ciąg dalszy z SP 26, 28 i 30/1986)

Poza słabym wykonaniem i błędami merytorycznymi w opracowaniu modelu, zauważyć można szereg poważnych rozbieżności w obrysie bryły samolotu — por. rys. 3. Jednym z nich jest za mały i przesunięty do przodu statecznik pionowy. O skrzydle wspomniano już poprzednio.

Do elementów mniejszych, lecz nadających modelowi finezji wykonania, a wykonanych nieprawidłowo, należą m.in.:

— kółko ogonowe — nie przypomina oryginału (por. zdj. 1);

— przednie części gondoli podwozia głównego są ostrosłupami zamiast półkul (por. zdj. 2);

— łopaty śmigła — każda innego kształtu;

— gładka górna część okapotowania silnika — na prawdziwym samolocie widocznych było wiele elementów (por. zdj. 3);

— rury wydechowe — nie przypominają oryginału (por. rys. 1E i zdj. 4);

— antena RPK stosowana była jedynie na samolotach produkowanych od 1945, tj. ze skrzydłami o większym skosie.

Jak widać z powyższych uwag, prawidłowe zbudowanie modelu wymagać będzie dużego nakładu pracy.

Na zdjęciach:

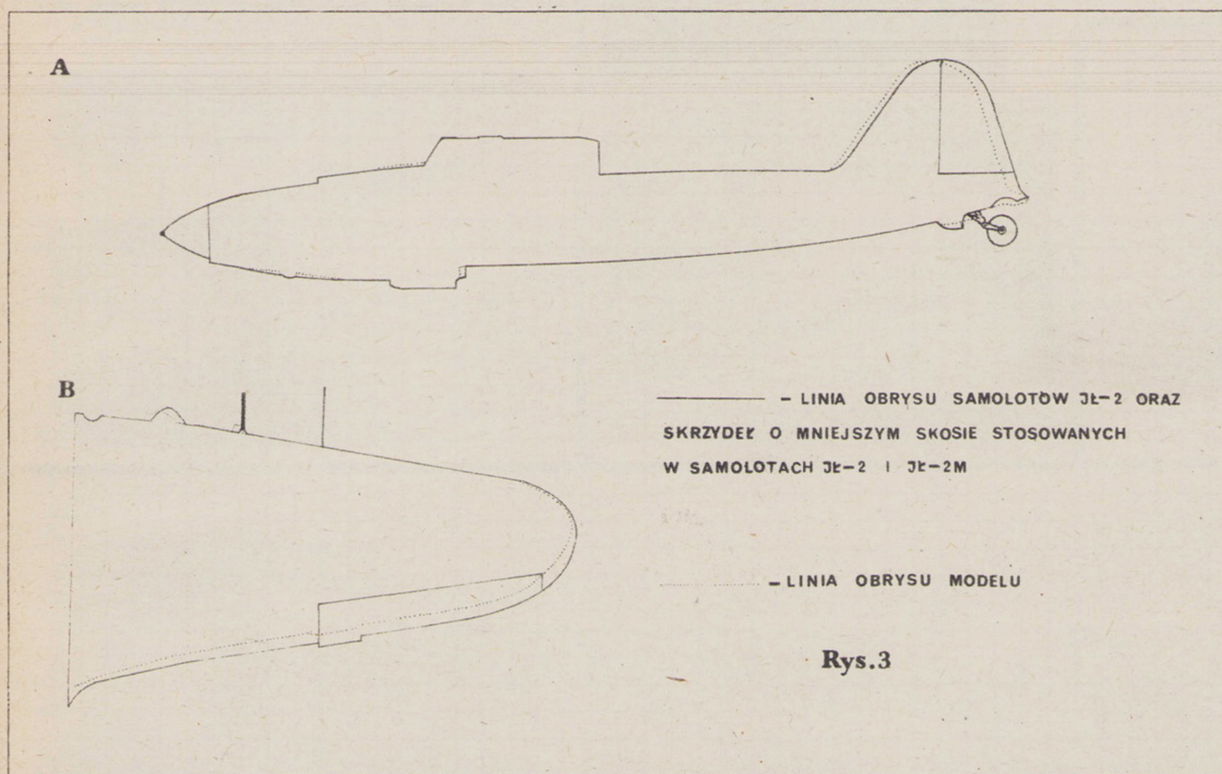
1 — kółko ogonowe — widok z prawej strony;

2 — podwozie główne wraz z gondolą w widoku z przodu;

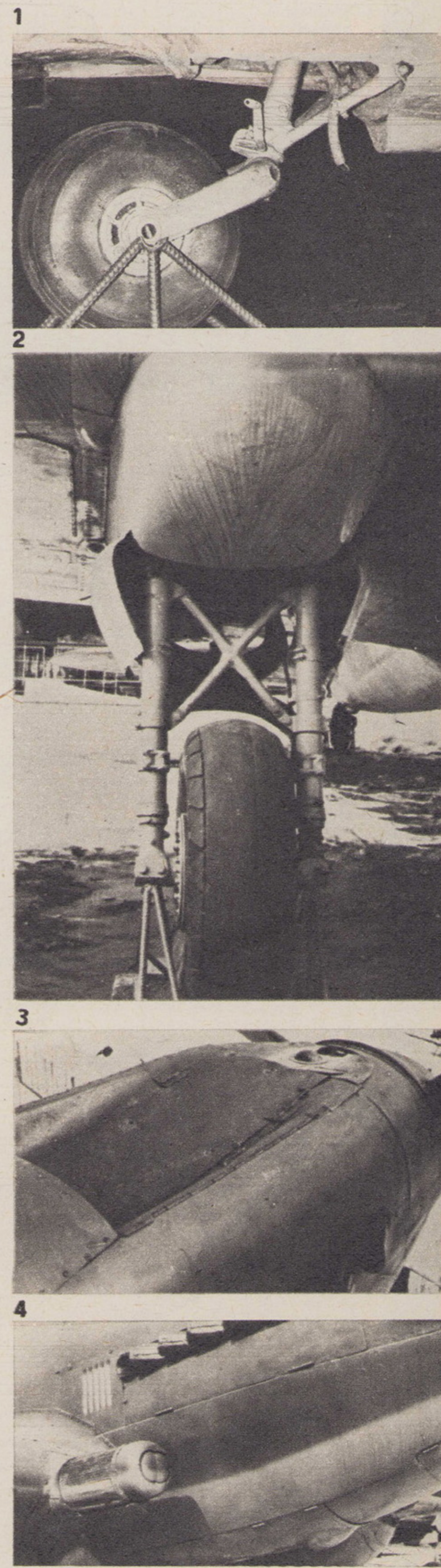
3 — widok z góry na okapotowanie silnika; widoczne zawiasy osłon, umożliwiających dostęp do silnika bez demontażu całego zespołu;

4 — rury wydechowe i filtr powietrza.

Tekst, zdjęcia i rysunki:
GRZEGORZ ROSSA



Rys.3



Rys. 4. Szczegóły konstrukcji samolotu Ił-2 typ 3:

4A — owiewka kabiny załogi; widoczna osłona aerodynamiczna prowadnicy owiewki pilota, charakterystyczna dla wersji z 1945;

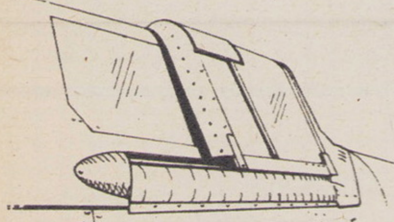
4B — widok z góry na owiewkę kabiny załogi; widoczne wycięcie na maszt anteny w owiewce kabiny pilota;

4C — wnętrze prawej gondoli podwozia głównego — widok od tyłu samolotu;

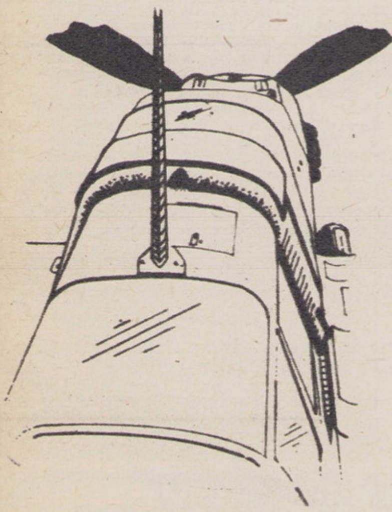
4D — wnętrze prawej gondoli podwozia głównego — widok z przodu samolotu;

4E — klapa pod skrzydłem prawym zewnętrznym w pozycji otwartej.

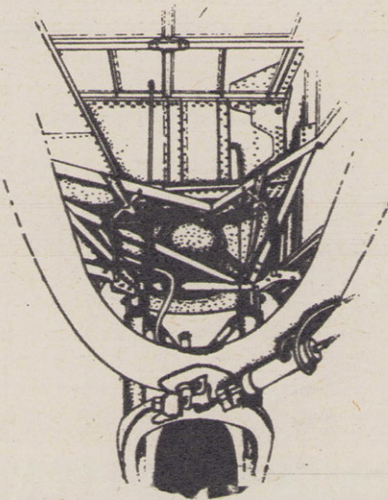
Rys. 4A



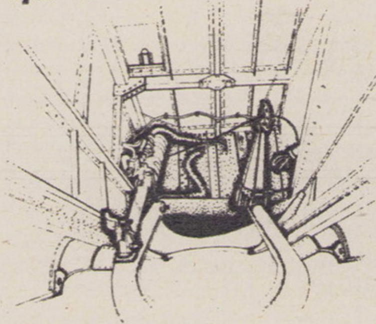
Rys. 4B



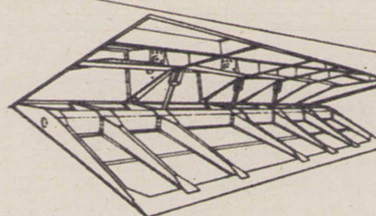
Rys. 4C

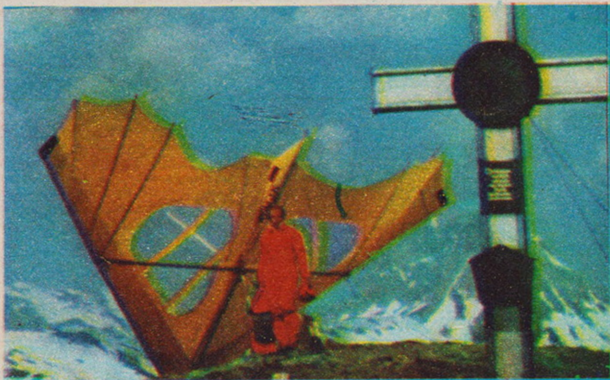


Rys. 4D



Rys. 4E







PAMIĘTNY PRZELOT

Utrwalony na zdjęciach przelot na lotni Ranger HS ze szczytu Wildkogel w Alpach do Matrei — nad lodowcami, z noszeniami termicznymi do 3 400 m. Lot trwał zaledwie 1,5 h, pilot przeleciał w prostej linii tylko 37 km, lecz wrażenia z uzyskiwanych w 15 minut przewyższeń 2 000 m, przelotów najwyżej 50 m nad szczytami i groźnymi przełęczami, walka z górskimi prądami powietrznymi pozostały mu na zawsze w pamięci.

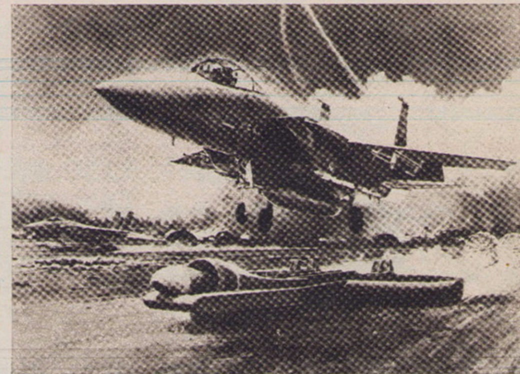


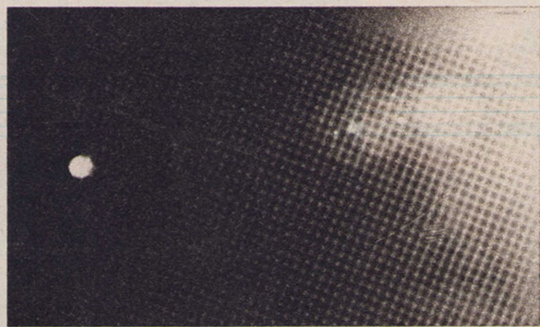
TANIEJ – OSZCZĘDNIEJ

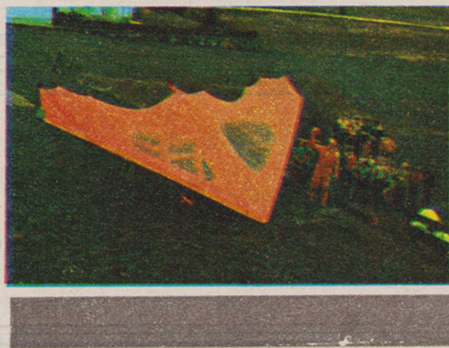
Coraz częściej w szybownictwie stosuje się baterie słoneczne ładujące dodatkowo baterie akumulatorowe zasilające przyrządy pokładowe i radiostację w dalekich przelotach lub w zimowych lotach falowych. Przy okazji przedłuża się znacznie żywotność techniczną drogich akumulatorów, chroniąc je przed nadmiernym wyładowaniem.

NA PODUSZCE POWIETRZNEJ

Trwają poszukiwania metod bezpiecznego startu przeciążonych samolotów z lotnisk polowych lub startów alarmowych i operacyjnych ze zbombardowanych pasów lotniskowych. Tym razem próbuje się wykorzystać małe płyty startowe na poduszce powietrznej, hamowane następnie spadochronami. 12—20 takich płyt ma umożliwić start 70 samolotów w okresie 1 h z terenu poważnie uszkodzonego.





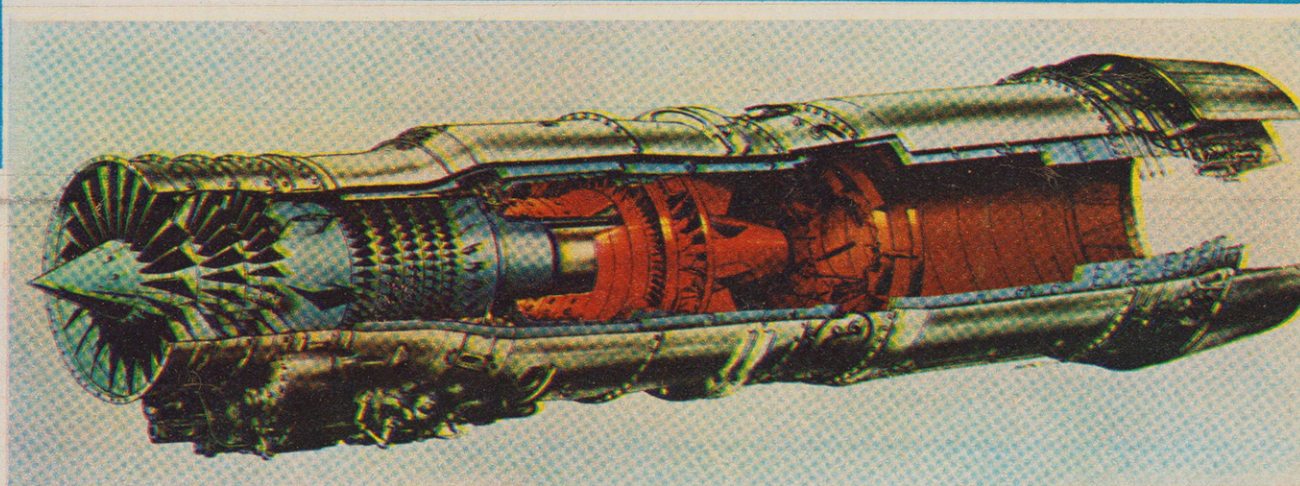


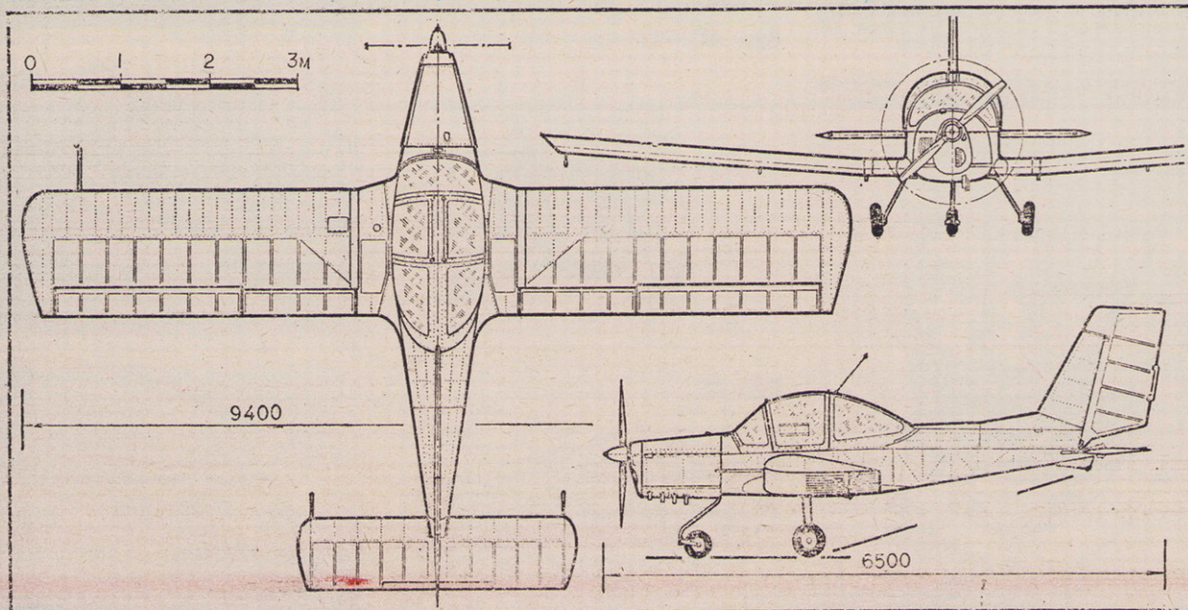
UFO?

Start szybowca (w prawym górnym rogu u góry) na holu za wyciągarką widziany od strony dolnego końca liny. Mimo pozorów nie było to UFO, przynajmniej dla lotników i obsługi wyciągarki.

SILNIK M-53

Przekrój perspektywiczny francuskiego silnika turboodrzutowego SNECMA M-53. Dwuprzepływowy. Ciąg — 83,39 kN.





SZKOLNO-TRENINGOWY DELFIN

Radziecki dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy Delfin konstrukcji zespołu pod kierunkiem P. Lawina. Silnik o mocy 103 kW (140 KM). Samolot wylatał w aeroklubie ponad 670 h. Obecnie służy też jako patrolowy rybakom na jeziorze Ładoga.

Dane wymiarowe — na rysunku. Masa całkowita — 670 kg. Śmigło — 1,62 × 1,02 (skok) m. Ciąg statyczny — 167 daN (170 kG) przy 2700 obr/min. Prędkości — 200/80 km/h, wznoszenie (0 m) — 4,8 m/s. Max. dopuszczalny współczynnik przeciążenia: +3,5. Konstrukcja całkowicie metalowa. Samolot uzyskał opinię zalecającą jego produkcję seryjną. Jest bardzo łatwy w pilotażu i obsłudze oraz tani w budowie i ekonomiczny w szkoleniu.

Zdjęcia i rysunki: „Air et Cosmos", „Drachenflieger", „Interavia", „Modelist-Konstruktor", „Soaring", archiwum.